

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMÉRICAS**

VICERRECTORÍA ACADÉMICA

ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**TRANSBORDO DE MERCANCÍAS EN PUERTOS DE
COSTA RICA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO
COMERCIAL**

**MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL
GRADO DE BACHILLERATO EN COMERCIO
INTERNACIONAL**

DANIELA SOFÍA MORALES GONZÁLEZ

SEDE ARANJUEZ

AGOSTO, 2019

Agradecimientos

A Dios, por permitirme finalizar esta etapa, por ser mi guía y mí soporte.

*A mi madre Karen, que ha soportado cada una de mis rarezas por 23 años, gracias
mamita.*

*Tita y Yoryi, gracias por siempre estar ahí cuando los necesito, por sus sabias palabras y
sus oraciones constantes.*

*Gracias infinitas a David, por ser mi compañía en este camino y por insistir para que
terminara esta investigación.*

A mis hijas Shantal y Kiara, que fueron mi fiel compañía en cada desvelada.

¡Los amo!

Dedicatoria

A Dios, quien puso en mí un propósito y un mensaje, el cual llevaré y atesoraré en mi alma.

A mis padres, ellos son los principales constructores de mi vida profesional, gracias por su apoyo y sus consejos que han hecho de mí una mejor persona.

Para mi lobito.

Ciento diez años y una eternidad, tus palabras, tu apoyo constante y tu amor fiel siempre han sido demostrados; gracias por permanecer a mi lado.

“Más tú, oh Jehová, eres escudo alrededor de mí. Mi gloria, Él que levanta mi cabeza”

Salmos 3:3.

Contenido

Agradecimientos	1
Dedicatoria	2
Declaración jurada	3
Aprobación del tutor	4
Solicitud de defensa	5
Cédula de identidad.....	6
Carta filólogo.....	7
Contenido	8
Índice de cuadros	12
Índice de imágenes.....	13
Índice de tablas	14
Resumen ejecutivo	15
CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN	16
Planteamiento del problema de estudio	16
Objetivos	18
Objetivo general.....	18
Objetivos específicos	18
Justificación de la investigación	18
Antecedentes de la investigación	19
Proyección de la investigación.....	22
CAPÍTULO II MARCO DE REFERENCIA	24
Comercio internacional.....	24
Transporte internacional de mercancías.....	25
Medios de transporte.....	26
Marítimo.	26
Terrestre.	31
Multimodal.....	32
Comercio marítimo en Costa Rica.....	32
Infraestructura portuaria.....	33
Gestión portuaria en Costa Rica	39

Políticas marítimas y su regulación	41
Transporte marítimo y transporte marítimo a corta distancia.....	43
Ventajas y desventajas que ofrece el transporte marítimo y el TMCD	44
Riesgos.....	46
Transbordo aduanero	48
Lineamientos sobre la aplicación de las disposiciones de tránsito y transbordo	49
Utilización del transbordo.....	50
Causas	51
Efectos y consecuencias.....	52
Procedimiento	54
Manual para transbordo.	55
Empresa exportadora	56
Ley Mercantil.....	57
Tipos de empresas mercantiles.	57
Pequeñas y medianas empresas.	58
Clasificación por la cantidad de colaboradores por compañía.....	59
Oferta exportable	60
Promotora de Comercio Exterior	61
Riesgos a la hora de exportar	62
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO.....	65
Enfoque de la investigación	65
Fuentes de la investigación	66
Población.....	66
Muestra	67
Fuentes de información.....	68
Primaria.....	69
Secundaria.....	69
Unidades de análisis.....	69
Situación actual.....	69
Demanda actual.....	70
Instrumentos utilizados en la investigación	70

	10
Entrevistas.....	70
Cuestionario	70
Proceso para la recolección y análisis de datos	71
CAPÍTULO IV ANÁLISIS Y RESULTADOS	72
Unidad de análisis 1	73
Categoría 1: Transporte marítimo.....	73
Descripción.	73
Análisis.	74
Categoría 2: Puertos aptos	74
Descripción.	74
Análisis.	75
Categoría 3: Principales mejoras de los puertos costarricenses.....	76
Descripción.	76
Análisis.	76
Unidad de análisis 2.....	77
Categoría 1: Situación portuaria actual.....	77
Descripción.	77
Análisis.	78
Categoría 2: Efectos de la congestión portuaria	78
Descripción.	78
Análisis.	79
Categoría 3: Manipulación de la carga en los puertos costarricenses.....	80
Descripción.	80
Análisis.	80
Unidad de análisis 3.....	80
Categorías 1: Afectaciones a la carga	81
Descripción.	81
Análisis.	81
Categoría 2: Afectaciones a la empresa	82
Descripción.	82
Análisis.	83

Categoría 3: Afectaciones económicas	83
Descripción.	83
Análisis.	84
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	85
Conclusiones	85
Recomendaciones	87
REFERENCIAS.....	89
APÉNDICES.....	93

Índice de cuadros

Cuadro 1. Puestos de atraque en Moín.....	35
Cuadro 2. Puestos de atraque en Puerto Limón	36
Cuadro 3. Equipo portuario de la terminal Hernán Garrón Salazar.....	36

Índice de imágenes

Imagen 1. Planos de puerto Caldera	38
Imagen 2. Huracán en puerto Manzanillo.....	39
Imagen 3. Tiempo de tránsito elevado.....	54

Índice de tablas

Tabla 1. Muestra utilizada en la investigación.....	67
Tabla 2. Unidades y categorías	72

Resumen ejecutivo

El fin de esta investigación es realizar un estudio acerca del transbordo de mercancías en los puertos de Costa Rica y la incidencia que esta acción puede provocar en el desarrollo de las empresas costarricenses.

Por lo tanto, para llevarla a cabo se emplea un enfoque cualitativo debido al contenido de sus objetivos. El estudio se basa en el proceso de transbordo de los contenedores y los eventos que este puede causar en el desarrollo de las empresas costarricenses, de tal manera que representa una valiosa herramienta de información para todas aquellas empresas en Costa Rica que desean llevar sus productos fuera del territorio nacional, principalmente las pequeñas y medianas empresas.

De esta forma, el presente documento se convierte en un manual para el actual y futuro exportador costarricense, que puede utilizar a la hora de enviar sus productos a mercados internacionales, al señalar las reglas básicas para exportar y ser una guía de cómo el producto debe ser manipulado.

Es fundamental contar con los conocimientos que la empresa transportista ofrece en su servicio, así como sus reglas, rutas establecidas, tanto de Costa Rica como del país destino. Así mismo, se debe conocer el tipo de carga y contenedor en el cual se envía la mercancía.

Se debe ser consciente de que al realizar el transbordo de las mercancías, muchas veces el manejo no es el correcto. Por ello, la carga sufre daños e incluso pérdidas a la hora de darse el proceso, trayendo consecuencias para la empresa vendedora.

Cabe recalcar que las consecuencias que trae consigo este proceso son bastantes, entre ellas, retrasos a la hora de la entrega, lo que provoca incumplimientos, aumento de costos de seguros, almacenaje o incremento en los costos de transporte. Además, puede ocasionar daños en la mercancía, tales como golpes y pérdidas en el caso de los productos agrarios o perecederos.

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema de estudio

Día tras día nuevas empresas comercializan sus productos a diferentes países del mundo, algunos cercanos y otros ubicados a gran distancia, para lo cual se requiere de lo que puede denominarse como “escalas”. Estos vendedores confían en que sus cargas van a tener un tránsito fluido hacia su destino final, suponiendo que este sea normal; sin embargo, se desconoce la fluidez con la que el transbordo se da en los demás puertos.

Los efectos que este procedimiento tiene sobre las mercancías provocan diversas consecuencias a los entes responsables del cargamento, como por ejemplo, los agentes aduanales, la naviera o los agentes de transporte.

El movimiento constante de los negocios empresariales a nivel nacional e internacional y la velocidad con que se realizan las operaciones en el comercio internacional, hace posible el intercambio de bienes y servicios en los países. No obstante, este intercambio requiere de una adecuada operación en el comercio internacional para obtener resultados óptimos del proceso de intercambio y en la logística de transporte, así como en el desarrollo de las empresas involucradas.

Pero el intercambio de productos puede tomar un tiempo indeterminado en suceder, por lo que se desea la reducción de tiempos y costos en el traslado de mercancías. Entre menos tiempo permanezca un producto o mercancía en cada una de las etapas, va a ser menor el impacto en los tiempos y costos. A menor gasto en el manejo y cuidado de los productos, va a haber mayores utilidades para las empresas costarricenses, en este caso pequeñas y medianas empresas.

Cabe recalcar que en la actualidad los puertos costarricenses no se encuentran en óptimas condiciones, lo cual genera circunstancias que repercuten en las exportaciones, manejos o directamente en el cargamento. Esta investigación tiene como prioridad dar a

conocer las incidencias que esta congestión portuaria puede ocasionar en las empresas.

¿Qué factores influyen en el trasbordo de mercancías en puertos costarricenses y cuál es la incidencia que estos tienen en el desarrollo comercial?

Objetivos

Objetivo general

Estudiar el procedimiento de transbordo de mercancías en los puertos de Costa Rica y sus causas y efectos en el desarrollo comercial de las empresas costarricenses y los entes involucrados en los procesos de carga y descarga realizados en la manipulación de la mercancía.

Objetivos específicos

1. Analizar el procedimiento del transbordo de mercancías en los puertos costarricenses.
2. Describir la situación del transbordo de mercancías en puertos costarricenses.
3. Determinar las principales consecuencias en las empresas cuando ocurre este proceso.

Justificación de la investigación

El comercio internacional evoluciona de forma considerable en los últimos años, generando grandes beneficios tanto a nivel económico, social como cultural en los países. Asimismo, el comercio trae consigo nuevos retos y oportunidades que el país debe enfrentar, como por ejemplo, el comercio de servicios acarrea la creación de más y nuevos puestos laborales a lo largo del territorio costarricense, por lo cual el país debe responder por el compromiso adquirido con la creación de nuevas zonas francas en puntos estratégicos del territorio costarricense.

Esta investigación es relevante para el desarrollo comercial ya que tiene por objeto estudiar las incidencias comerciales que el transbordo de mercancías ocasiona a las empresas involucradas en el proceso de importación en Costa Rica. Además de estudiar a fondo los efectos que repercuten, ya sean económicos o legales. Incluso, los efectos que la empresa importadora sufre por este proceso.

El intercambio de productos es cada vez mayor por lo cual es fundamental contar con el conocimiento de cuál es el proceso adecuado y los requerimientos específicos que Costa Rica

impone para la exportación o importación del producto elegido por las empresas, pues cada país tiene establecidas distintas leyes y requerimientos, al igual que cada producto.

Muchas veces el transbordo produce congestión portuaria, provocando que las cargas se retrasen por días o incluso meses, o en varias ocasiones suceda la “pérdida” de la carga, al no saberse en qué puerto se halla el contenedor. Esto genera desde pérdidas económicas hasta procesos legales en los cuales todos los entes se ven involucrados.

En el documento se mencionan los procesos a los que se debe someter la carga a la hora de ser manipulada para transbordo. Así, el estudio facilita la comprensión del tema y permite conocer operaciones logísticas que pueden influenciar de manera positiva, ayudando en la importación de bienes y mercancías o, por el contrario, afectar de forma negativa al obstaculizar los procesos de importación.

Antecedentes de la investigación

Como antecedente nacional, se cuenta con la investigación sobre el *Transbordo de mercancías en el comercio internacional y sus incidencias en la determinación del origen en los acuerdos comerciales y tratados de libres comercio*, elaborada por Fitoria (2015) y ubicada en la Biblioteca de la Universidad Internacional de las Américas.

El comercio tiene diferentes facetas y evoluciones a lo largo de la historia, presentando un gran desarrollo en diversos ámbitos. Desde la manera en la que se realiza el mercadeo de los productos hasta la forma en la que se transportan de un sitio a otro experimentan un constante crecimiento. Es en este último donde el transbordo de mercancías toma una mayor relevancia y participación. Este traslado de mercancías por lo general ocurre según el tamaño que tienen los puertos.

Este documento trata sobre el transbordo de las mercancías y las consecuencias que este método puede generar a la hora de querer aplicar un tratado de libre comercio en el puerto de

destino, ya que estos tratados suelen ser bastantes exigentes y por lo mínimo pueden ser desaplicados.

Además, se menciona el transporte marítimo en la tesis de Melisa Lara Barquero (2006), quien lleva a cabo una investigación sobre *El diagnóstico mercantil del canal de Panamá según su modernización y el impacto en los puertos costarricenses*. En este documento se recolecta información acerca de la infraestructura que debe tener un puerto moderno y sus equipos.

Adicionalmente, se aprecia el impacto que esta modernización puede crear en el país que la aplica, originando ganancias y reconocimiento a nivel mundial. La autora brinda recomendaciones basadas en los beneficios que obtiene Panamá con su más importante innovación.

Cabe indicar que se cuenta con estudios realizados por la Promotora de Comercio Internacional de Costa Rica en el año 2016, los cuales son documentos con información clara, concisa y muy significativa que ayuda a entender las funciones que esta institución ejecuta a la hora de apoyar a una pequeña o mediana empresa a exportar su producto o al capacitarla. Asimismo, brinda datos acerca de los potenciales mercados y los productos que se exportan en mayor cantidad en Costa Rica.

Por otro lado, se encuentra la investigación de Dihancy Crawford Wright (2007), quien se basa en la gestión portuaria de la Junta Administrativa Portuaria de la Vertiente del Atlántico, titulada: *Evaluación del Sistema Integrado de Operaciones Portuarias de JAPDEVA (SIOPJ) y propuesta de normalización informática*.

A partir de esta se observan las grandes deficiencias que tiene este complejo portuario a nivel infraestructural y administrativo. En el documento se demuestra el importante rol que cumple en el país la Junta de Administración Portuaria de la Vertiente del Atlántico y cómo su buena administración dinamiza y desarrolla económicamente a la región de Limón y a toda la nación.

Además, Crawford (2007) abarca el tema de la tecnología en JAPDEVA, en el cual explica ampliamente las consecuencias presentes a lo largo de los años a causa de no contar con esta herramienta fundamental para la gestión portuaria y cómo se mitiga hasta la fecha. De implementarse, se podría potenciar su productividad y mejorar los rendimientos en las operaciones portuarias del Complejo Portuario Limón-Moín.

Por otra parte, se encuentran investigaciones a nivel internacional relacionadas con el tema de estudio. Se obtienen de diversas fuentes con perspectivas y enfoques similares que ayudan a ampliar el criterio y la información utilizada para el desarrollo del trabajo.

En primer lugar, se expone el documento titulado: *Modos de transporte y su desarrollo*, elaborado por la mexicana Mariana Tovar Montaña (2008) para optar por el título en Ingeniería Civil.

En esta investigación se mencionan los cuatro medios de transporte más influyentes en el comercio internacional, abarca desde sus inicios hasta la actualidad y sus innovaciones a lo largo de los años. En lo que interesa, se presta especial atención al transporte marítimo, el cual con el tiempo sufre modificaciones y creaciones que lo complementan para brindar un servicio de calidad.

E incluso se obtiene información acerca de los tipos de buques que existen hoy en el comercio internacional y los usos adecuados para cada uno de ellos. También, los complementos creados para beneficiar ese transporte, como las terminales portuarias.

Otro trabajo es el desarrollado por Greta Armesta Urbina y Paul Vargas Machuca Fernández (2008) de la Pontificia Universidad Católica del Perú, el cual se basa en la gestión operativa y se denomina: *Análisis y diseños de un sistema de gestión de operaciones aduaneras para una agencia de aduanas*.

El documento se utiliza para obtener conocimiento de los procesos y roles por seguir en los procesos logísticos de la carga. Además, proporciona información significativa sobre los entes involucrados.

Otra investigación es la realizada por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) (2013), titulada: *Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica*, la cual hace un análisis de factibilidad acerca del desarrollo del transporte de corta distancia y proporciona datos en relación con diversos puertos de la zona de Centroamérica.

Esta habla sobre el impacto socioeconómico que el transporte tiene en cada uno de los distintos puertos y compara la información obtenida, dando sugerencias de mejoras para incrementar los ingresos en las zonas portuarias con este método.

También destaca el aporte que brinda sobre los volúmenes de carga adecuados, influencia en las zonas, beneficios por obtener e, incluso, los costos que estos pueden generales a las compañías.

Por último, se utiliza el documento de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de los Puertos de México (s.f.), titulado: *Las perspectivas y actualidad del tráfico marítimo de corta distancia en América Latina y el Caribe*, como complemento para la elaboración de la investigación.

Este cuenta con información general acerca del comercio marítimo a corta distancia, así como sus ventajas y desventajas, y las principales características de este método. Adicionalmente, menciona los obstáculos para el transporte marítimo de corta distancia.

Proyección de la investigación

En la presente investigación se pretende analizar el procedimiento del transbordo de mercancías en los puertos costarricenses, con el fin de ampliar e indagar los procesos que

conlleven a la utilización de este tipo de traslado de cargas, siendo un punto relevante para la comprensión del panorama sobre las problemáticas que puede enfrentar este proceso en el comercio marítimo nacional.

Lo anterior teniendo en cuenta que en Costa Rica hay puertos con un calado reducido en comparación a otros países, lo que genera una mayor utilización del transbordo de mercancías.

Ahora bien, se procura describir la situación del transbordo de mercancías en el segundo cuatrimestre del presente año, con el propósito de delimitar el período por estudiar, determinando la realidad del traslado de productos en puertos nacionales en una actualidad donde no se cuenta con un equipo ni un espacio adecuados para la recepción de mercancías, lo cual genera diversas repercusiones en el comercio costarricense.

Además, se establecen las principales consecuencias a las cuales son expuestas las empresas cuando ocurre este proceso. De esta manera, se identifican los puntos positivos y negativos del transbordo de mercancías en los puertos costarricenses, con lo cual se brinda una mayor comprensión de los aspectos por desarrollar en los procesos relacionados para la mejoría de la fluidez del comercio costarricense en la vía marítima.

CAPÍTULO II MARCO DE REFERENCIA

Comercio internacional

No se puede indicar en qué año nace en concreto el comercio, pero sucede cuando los seres humanos empiezan a cultivar y formar sociedades, aproximadamente en los tiempos antes de Cristo. Este surge de una necesidad, es decir, busca abastecer la escasez de un producto o un servicio faltante para poder satisfacer las necesidades que las diferentes poblaciones poseen.

En un inicio, el comercio se realiza en forma de trueque, el cual consiste en “una transacción en la cual los objetos se intercambian directamente uno contra otro, sin uso del dinero” (Ferraro, 2002). Así, este comercio de productos permite obtener aquello de lo que se carece al intercambiar una parte de lo que se excede, con el fin de obtener más riqueza o abastecer sus faltantes.

No obstante, el comercio como propulsor para el desarrollo económico de los países no pierde la esencia de su comienzo: el trueque, lo cual continúa presente porque ningún país es autosuficiente ni puede proveer a toda su población.

En la actualidad la tecnología posibilita que el comercio se desarrolle de forma nacional como internacional, de este modo los países establecen relaciones para la negociación de productos faltantes. Algunas de sus ventajas son mayor competitividad en el mercado, variedad de mercancía, crecimiento económico, incremento de la oferta en el mercado local y creación de oportunidades laborales.

Además, el incremento en el número de toneladas transportadas implica un aumento en la logística y requerimientos de estructuras e infraestructuras modernas, lo que provoca la tendencia a crear buques cada vez más grandes para transportar mayor cantidad de mercancía a un menor costo. A consecuencia del incremento en el tamaño de los buques, los puertos se ven obligados a

mejorar desde su manera de trabajar hasta la modernización de sus estructuras e, incluso, a modificar su operación.

La mejora en la eficiencia portuaria y la productividad se convierte en un reto clave para el desarrollo de muchos países, incluido Costa Rica, a causa de la necesidad de adaptarse a los requerimientos globales del mercado, donde los buques son cada vez de mayor tamaño.

Como se menciona con anterioridad, la competitividad del comercio entre todos los países, tanto desarrollados como en vía de desarrollo, es un factor beneficiario, sin embargo, depende altamente de la efectividad de acceso al servicio marítimo internacional.

Transporte internacional de mercancías

El transporte, independientemente de su especificación o función, se define como el traslado de una persona u objeto de un lugar a otro. Partiendo de este concepto, se desarrolla el tema de los distintos tipos de transporte, exponiendo desde su origen, evolución hasta llegar a la actualidad.

La presente investigación da a conocer el concepto de cada uno de los modos de transportes empleados en el comercio, tales como lo son los marítimos, aéreos y terrestres. Además, se explican los componentes involucrados a la hora de usar un modo intermodal.

Durante mucho tiempo las personas no tienen el conocimiento de la existencia de grandes regiones, pues en el pasado no hay o se cuenta con escasas maneras de viajar. Caminar es el único medio por el cual el hombre se traslada de un lugar a otro e, incluso, la única forma para movilizar sus pertenencias. No obstante, el tiempo transcurre y surgen especies de trineos con un par de troncos y entre estos se coloca piel de animal para acarrear los objetos.

Más adelante, se descubre la capacidad de domesticar bestias para cargar las pertenencias, por lo cual se utilizan diferentes animales en las diversas regiones. Este descubrimiento se emplea hasta la creación de la rueda (su creador es desconocido) y las tarimas,

las cuales “facilitan” el traslado de cargas pesadas, pero este invento influye mínimamente en ese momento al no haber buenos caminos en los cuales usarse.

De esto nace el transporte marítimo, al percatarse que es más fácil trasladarse en agua que en terrenos desiguales. La idea inicial puede haber surgido de un simple tronco flotante en el río, pero rápidamente se determina que al unir varios de estos se pueden transportar cargas y personas.

De esta forma surgen nuevos métodos y usos para los transportes, de los cuales se habla a continuación.

Medios de transporte

Marítimo.

Cabe recalcar que dos terceras partes del planeta están formadas por agua, por esta razón el hombre busca más la manera de viajar por agua que por tierra. Así, las primeras embarcaciones ocurren, por ejemplo, en el río Nilo, hace muchos siglos atrás.

En sus orígenes, el transporte marítimo se asocia al desplazamiento y a la pesca. El medio de propulsión es el remo, siendo las embarcaciones muy rudimentarias. Con el transcurso del tiempo evolucionan las barcas y se empieza a utilizar la vela para propulsar las flotas con el correr del viento.

La función de facilitar el comercio surge muchos años después con los romanos, quienes otorgan más importancia al comercio marítimo, dedicando las naves onerarias a esta función. Estas tienen tracción a vela y pocos remos, ya que el espacio es reservado principalmente a la mercancía, la cual se transporta en ánforas protegidas por paja y atadas entre ellas o a las tablas del buque.

Algunos siglos después es el medio más utilizado en el comercio internacional al posibilitar transportar grandes cantidades de mercancías a larga distancia y a un precio más

económico que en otros medios. Sin embargo, para que este medio tome este puesto debe sufrir un cambio, el cual ocurre en la época del Renacimiento, donde se vive una gran transformación en el comercio marítimo: las rutas comerciales se trasladan del Mediterráneo al Atlántico, pues se entra de lleno en la Era de los Descubrimientos.

A consecuencia de esto, se inicia la Revolución Industrial y consigo se da la bienvenida a la máquina de vapor, originando el desarrollo del primer barco de vapor comercial. De este modo, se deja de lado la madera para utilizar el acero como material de construcción, con el aumento de la capacidad de carga de los buques.

Tipos de puerto.

En este apartado se explican los principales tipos de puertos con los que cuenta el territorio nacional. Se empieza con la definición de puerto, que según el *Glosario de términos marítimos* de TIBA México (2015), se puede conceptualizar como:

Conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea utilizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.

Costa Rica cuenta con tres puertos donde se concentran las principales importaciones y exportaciones del país. Estos son puertos mercantiles, de carga y de turismo. Sin embargo, se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Puertos comerciales: Estos reúnen condiciones de infraestructura, seguridad, gestión y control para la realización de las actividades comerciales, como las cargas, descargas, transbordos y almacenamientos. En estos se pueden incluir los tráficos de pasajeros más conocidos como cruceros.
- Puertos de carga general: Son utilizados para la mercancía suelta, en contenedores, paletas o una combinación de estas.

- Puertos de cargas de contenedores: Cuentan con equipos especializados de grúas, montacargas y cabezales para la carga y descarga de los contenedores.
- Puertos multifuncionales: Están adaptados para recibir buques portacontenedores o cruceros.
- Puertos no comerciales: Son todos aquellos que no tienen una función mercantil.
- Puertos pesqueros: Utilizados para la pesca costera o en alta mar. Son puertos más pequeños y fundamentales para la descarga del producto.
- Puertos “deportivos”: Empleados específicamente para yates o embarcaciones de recreo.

El objetivo principal de los puertos es efectuar actividades comerciales importantes, llevar a cabo la recepción de volúmenes significativos de mercancías y ser esenciales para la recolección de impuestos y aranceles.

En el caso de Puerto Limón, se cuenta con un muelle para cruceros, el cual recibe barcos de transporte turísticos, su calado es de 9 metros y su longitud de 370 metros. Es utilizado, además, para la carga y descarga de mercancías.

Tipos de buques.

- Buques de pasajeros: Transportan personas y son conocidos como cruceros. Están diseñados bajo normas de seguridad estrictas. A diferencia de los demás buques, este suele lucir más elegante y sus instalaciones internas están adaptadas y diseñadas para que las personas se sientan cómodas. Se utilizan principalmente para el turismo.
- Buques de carga: Son aquellos barcos diseñados específicamente para transportar cualquier tipo de carga o mercancías. Existen varios tipos de buques mercantes, además cuentan con equipos y utilería apta para poder embarcar y desembarcar.
- Buques de carga general: Tienen bodegas muy grandes y pueden cargar casi cualquier tipo de mercancía.
- Buques graneleros: Se utilizan principalmente para transportar productos agrícolas y minerales. Estas mercancías son sueltas ya que no es posible estibar como unidades.
- Buques portacontenedores: Estos buques son aptos para transportar carga en la bodega como sobre la cubierta. Usualmente son llamados *feeders*.

Tipos de contenedores.

Al referirse al transporte marítimo, lo primero que se piensa es en los barcos y buques que se utilizan para el traslado de la mercancía.

Pero la tecnología sigue avanzando, la llegada de la Segunda Guerra Mundial implica la introducción de grandes avances tecnológicos, como lo son el radar y el sonar. Por otra parte, se crea el elemento que inicia una revolución para el rendimiento portuario, a saber, el contenedor.

Malcom McLean es el creador del contenedor a mediados de la década de los 50. Según Oxford Living Dictionaries (2018), este se define como “Recipiente metálico grande y recuperable, de tipos y dimensiones normalizados internacionalmente y provisto de ganchos o argollas para facilitar su carga y descarga mediante grúas, que sirve para transportar mercancías a grandes distancias”. Este invento supone un aumento de la eficiencia al facilitar la manipulación de la carga en los nodos intermodales y una mayor seguridad para la mercancía transportada. Hoy existen varios tipos de contenedores y buques que se ajustan a las diferentes mercancías, entre ellos:

- Graneleros: Los contenedores portan granos, cementos, harina, trigo, cereales, minerales, entre otros, los cuales son cargados por medio de mangueras. Estos tienen un volumen máximo de carga. Mientras que el buque puede transportar alrededor de 200 000 toneladas de peso, este barco cuenta con escotillas en las cuales se vacía el producto seco.
- Frigoríficos: Este buque cuenta con bodegas de equipo frío y aislamiento térmico. Los contenedores se crean para facilitar la manipulación de la mercancía a la hora del atraque, ya que estos también pueden ser transportados vía terrestre. “(...) los contenedores frigoríficos se usan para el transporte de mercancías sensibles a la temperatura. Estos contenedores pueden tener una o varias cámaras isotérmicas” (Danfoss, s.f.). Cuentan con un sistema mecánico de enfriamiento, el cual funciona al abastecerse de gasolina.

Entre muchos más tipos de equipos, e incluso los cruceros son considerados como un buque. En el caso de Costa Rica, los barcos que atracan comúnmente en puertos costarricenses son *feeders*, los cuales cuentan “con capacidad para transportar menos de 300 Teus (contenedor

de 20 pies) (Plan Cameral de las Exportaciones, s.f.)”, debido a la infraestructura portuaria. Se puede conceptualizar *feeder* como:

Barco feeder: es un barco portacontenedores de dimensiones reducidas y que permite, como significa su traducción, alimentar a otros buques más grandes del tipo post-panamax. Se utilizan para repartos y recogidas de contenedores en puertos más pequeños. Tiene su origen o destino en puertos llamados de transbordo o hub para los grandes barcos (Plan Cameral de las Exportaciones, s.f.).

Este medio de transporte es el más reciente, se crea hace unos 250 años. Su principal característica es que no tiene barreras físicas y es considerado como el más rápido de los medios. Su inicio sucede después de la creación del globo aerostático, cuando nace la idea de construir un avión para transportar personas.

Este medio resulta más ventajoso y rentable para el transporte internacional de mercancías. Los aviones comerciales suelen transportar mercancías pequeñas o perecederas.

Sin embargo, los aviones comerciales son muy distintos a los aviones de carga, ya que los últimos están diseñados con dimensiones mayores para facilitar la carga y descarga de mercancías. Se puede mencionar que estos aviones cuentan con una mayor cantidad de ruedas y varias puertas de amplias dimensiones para su fácil acceso.

Como se dice con anterioridad, es el medio más rápido al no tener barreras físicas que influyan en su paso y el más indicado para transportar mercancía perecedera, pero también cuenta con ciertas desventajas “importantes” que se deben considerar a la hora de comerciar. Por ejemplo, es el medio más costoso en el comercio internacional, por lo tanto, no vale la pena enviar mercancía “barata” o de gran volumen. Al igual que el transporte marítimo y terrestre, este puede ser afectado por el clima e incluso pueden ser cancelados los vuelos, produciendo retrasos en la entrega.

Terrestre.

Este medio de transporte es recomendable para cortas y medias distancias en la exportación o importación de ciertas mercancías, al considerarse más ágil, flexible y con alta disponibilidad para el traslado de las cargas. Una de sus grandes ventajas es que puede brindar un servicio puerta a puerta.

No obstante, el transporte terrestre no es tan simple como parece, este medio tiene diversas formas, lo cual se refleja en distintos tipos de vehículos. Este medio al igual que los demás, dependiendo del tipo de mercancía por transportar, de las dimensiones o de la estructura del vehículo, debe acatar instrucciones específicas para cada carga, desde su manipulación hasta la ruta que debe seguir para su destino final.

Hay camiones como los rígidos en los que la cabina del conductor y el remolque sobre el que va la mercancía son de una misma estructura o los articulados, que a diferencia de los rígidos, están compuestos de dos partes rígidas que se unen; y los más utilizados son los tráileres, que son una mezcla de los anteriores debido a que estos cuentan con una cabina que no está destinada al transporte y un semirremolque, el cual es el encargado de llevar los materiales que van a ser transportados.

En el caso del transportista (conductor), debe contar con los documentos y licencias aprobadas y vigentes; asimismo, debe estar registrado ante TICA, en el caso de Costa Rica, para poder trasladar la carga.

Por otra parte, presentan desventajas como la capacidad de carga en los envíos o las restricciones que pueden encontrarse tanto para el manejo de las cargas como las leyes en las carreteras; además, las dimensiones de las vías pueden ser una desventaja a la hora de trasladar la carga.

Multimodal.

El transporte multimodal es la utilización de dos medios de transporte diferentes, pero solo se emplea un documento de transporte. Este medio puede ser controlado por un único interlocutor, lo cual da certeza en los tiempos de tránsito, y la trazabilidad de la carga es controlada en todo momento, siendo una ventaja.

Comercio marítimo en Costa Rica

El comercio internacional es de suma importancia para el desarrollo económico y social de un país, sin embargo, no se cuenta con bastantes antecedentes históricos para describir sus inicios en el territorio costarricense. Conforme transcurre el tiempo, se desarrollan documentos más completos, pero bastante cortos sobre cifras comerciales.

Así, en la época colonial de Costa Rica, se da el “comercio internacional” establecido por España, el cual únicamente permite a sus colonias centroamericanas comerciar con su territorio o entre ellas, evitando las potencias mundiales, esto para enriquecer más al Estado español.

Más adelante en la historia, luego de su independencia en 1821, se da inicio al principal impulsor de la economía costarricense, la siembra del café. Según la página web del Instituto Nacional del Café (Icafe) (s.f.):

El comercio del café con Europa se consolidó en la década de 1840, luego de que el inglés William Lacheur arribara en el velero The Monarc a Caldera y de visita en San José negociara la compra de la cosecha de don Santiago Fernández Hidalgo, uno de los principales cafetaleros de la época.

Gracias a Fernández ocurre la apertura de nuevas rutas internas para transportar su producto hasta los puertos. Esto revoluciona el comercio del país y rápidamente su economía incrementa al ser reconocido por su “grano de oro”.

No obstante, el sistema portuario actual de Costa Rica requiere de una amplia innovación en muchas áreas tales como sus puertos y servicios porque las mercancías que se comercian hoy no son solo café, Costa Rica tiene diversos productos reconocidos a nivel mundial, además de ser un país por el que pasan muchos *feeders*. Según Ríos y Corrales (2018), “el sistema portuario costarricense requiere de una evaluación en la normativa que regula todas sus operaciones y, eso demanda como primer paso un proceso de investigación de lo existente y la divulgación de la legislación Marítima Internacional (OMI)”.

Este es el medio de transporte principal por el cual se realiza el ingreso de mercancías a Costa Rica, al ser una vía de transporte barato y transportar gran cantidad de volumen.

Costa Rica negocia con diversos países y crea tratados de libre comercio, los cuales benefician al territorio gracias a las indemnizaciones o rebajas en los costos de ciertos productos acordados, con lo cual ocurre el intercambio de una mayor variedad de mercancías de todo tipo entre empresas nacionales e internacionales. Estos tratados permiten que las pequeñas y medianas empresas tengan una mayor facilidad y con esto mejores oportunidades en mercados extranjeros, alcanzando un desarrollo económico más estable y en constante crecimiento.

Estas negociaciones abren puertas con muchos países alrededor del mundo, por ejemplo, con Singapur, la Unión Europea, Corea, Qatar, entre otros. Dependiendo del tipo de carga que se desea exportar, en su mayoría productos no perecederos, se envía vía marítima.

Este medio de transporte es el más utilizado por las empresas del territorio costarricense, se puede asegurar que más del 80 % de las exportaciones e importaciones ingresan al país por esta vía.

Infraestructura portuaria

El transporte marítimo y los puertos son vitales en cuanto al desarrollo del comercio internacional, ya que los movimientos portuarios permiten mayores ingresos para las economías. Los puertos son definidos de acuerdo con el diccionario de Oxford Living Dictionaries (2018)

como: “Lugar resguardado del viento a la orilla del mar o de un río donde las embarcaciones pueden detenerse y permanecer seguras, que dispone de instalaciones para hacer reparaciones o realizar operaciones de embarque y desembarque”.

Como se describe, los puertos son instalaciones ubicadas en las áreas costeras del país, las cuales están correctamente equipadas para el manejo de carga y descarga de contenedores.

Según el Reglamento Operativo de Japdeva (2015), los puertos son:

Conjunto de obras, instalaciones, organizaciones, que permiten aprovechar un lugar de la costa favorable para realizar las operaciones de intercambio en el tráfico marítimo terrestre; así como atender las necesidades de los medios de transporte y facilitar el desarrollo de las actividades relacionadas con el transporte marítimo internacional.

Se puede asumir que un puerto brinda servicio específicamente a quienes contribuyen en la cadena de suministros o compiten con otras compañías centradas en un mismo mercado. En el caso de Costa Rica, alrededor del 80 % de las exportaciones e importaciones se llevan a cabo vía marítima.

Costa Rica cuenta con un total de siete puertos, dos de ellos en el Caribe y cinco ubicados en la vertiente del Pacífico. Sus dos principales terminales son Moín, Limón, localizada en el océano Caribe y puerto Caldera, Puntarenas, ubicada en el océano Pacífico del país. Siendo Moín el más destacado e influyente en las exportaciones costarricenses. Lo anterior es recalado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (2011):

Los principales puertos para el tráfico internacional son Puerto Caldera en la vertiente del Pacífico y Puerto Limón y Puerto Moín en la vertiente del Atlántico. De ellos, el que contabiliza de mayor tráfico es Moín, que cuenta con un volumen de contenedores cercano al medio millón de TEU, un tráfico total cercano a los siete millones de toneladas y cerca de las mil seiscientas naves atendidas.

Sin embargo, este puerto no cuenta con una correcta infraestructura ni almacenes frigoríficos, por lo tanto, no puede asegurar el tráfico ni el aumento de este en los próximos años. Los puertos caribeños están funcionalmente colapsando a causa de su capacidad operativa, por ejemplo, el puerto de Moín requiere de una ampliación y reconstrucción de su infraestructura.

Se hace énfasis en la importancia de contar con una excelente infraestructura del transporte, al ser uno de los principales componentes del índice de competitividad y de logística, considerando la distribución de contenedores, la capacidad de carga y descarga contenerizada, el número de compañías de transporte, el tiempo promedio y máximo del transporte, entre otros.

En la actualidad Moín, también llamada terminal Gastón Kogan Kogan, cuenta con seis puestos de atraque como lo muestra la página oficial de JAPDEVA:

Cuadro 1. Puestos de atraque en Moín

Terminal Gastón Kogan Kogan	Puestos
Muelle petrolero	5-1,
Carga general	5-2*
Muelle Bananero	5-3, 5-4, 5-5
Muelle Contenedores	5-6

Fuente: JAPDEVA, 2019

En consecuencia, el complejo portuario Limón-Moín está al borde del colapso funcional por cuestiones de capacidad operativa. Moín requiere una ampliación de su infraestructura. Según la página GobiernoCR (2015), JAPDEVA hace una inversión grande para la compra de equipo como grúas, con el propósito de fortalecer el desarrollo de la región:

La Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) realizó una fuerte inversión para renovar una infraestructura que estaba anclada por la

falta de recursos y de mantenimiento, a la vez que mantiene su labor para apoyar con obras a las comunidades limonenses.

Además, GobiernoCR (2018) agrega: “(...) se compraron dos grúas porticas Post Panamax, con un costo aproximado de \$16 millones, que permitirán mejorar las operaciones de carga y descarga, reduciendo en alrededor de cuatro horas los tiempos actuales y aumentando la eficiencia”. Pasan alrededor de tres décadas para adquirir equipo que posibilite que los barcos no permanezcan muchos días atracados por la carga y descarga de la mercancía. Esta inversión se efectúa en el Gobierno de Luis Guillermo Solís.

Por otro lado se encuentra Puerto Limón, el cual cuenta con cuatro puestos de atraque y siete equipos de diferentes capacidades como lo indica la página oficial de JAPDEVA (2014), donde se menciona que “Los puestos 3-1/3-2, 4-1/4-2, se consideran como uno, dado que son puestos complementarios (rampa RO-RO)”.

Cuadro 2. Puestos de atraque en Puerto Limón

Terminal Hernán Garrón Salazar	Puestos
Muelle de Cruceros	3-1*, 3-2*, 3-3
Terminal de Contenedores	4-1*, 4-2*, 4-3

Fuente: JAPDEVA, 2014

Cuadro 3. Equipo portuario de la terminal Hernán Garrón Salazar

#	Equipo	Marca	Capacidad
1	Grúa Pórtico	LIEBHERR CSC340	45 tons
3	Stradle Carrier	Kalmar CSC-340	40 tons
6	Cabezales	Capacity TJ-9000	40 tons
7	Carretas	Pratt	60 tons
1	Monta Carga	Doosan	15 tons
1	Monta Carga	Komatsu	10 tons
2	Monta Carga	Clark	6 tons

Fuente: JAPDEVA, 2019

Al otro lado del país está puerto Caldera, ubicado en la provincia de Puntarenas en la zona Pacífica. Es el puerto principal desde 1981 y el más grande de la zona con una medida de casi 242 mil metros cuadrados. En esta área se ubican tres puestos de atraques, bodegas de almacenamiento, patios y parqueos. El Gobierno de Costa Rica lo moderniza con el fin de optimizar las actividades portuarias en el año 2001.

Sin embargo, en octubre del 2017, la página de GobiernoCR publica sobre una nueva modernización durante el Gobierno de Luis Guillermo Solís: “Actualmente en Puerto Cadera llegan buques de hasta 60 mil toneladas y en un futuro podrían llegar de hasta 109 mil toneladas. Por esta razón es necesario adecuar dichos puestos al tipo de buques que transitan nuestros mares”. Se pretende mejorar en su totalidad la infraestructura.

Hoy la capacidad física de puerto Caldera es de cuatro puestos de atraque con un mínimo de longitud de 150 metros y un máximo de 220 metros, en los cuales se trabaja principalmente con contenedores, vehículos y frutas.

Además, existen dos bodegas, las cuales se utilizan para cargas en tránsito o cargas generales y siete patios. Para el *Glosario de términos aduaneros* de TIBA México (2015), patio

en comercio internacional significa: “(...) área de estacionamiento de Remolques (esperando ser cargados, remolques cargados o remolques con mercancía, cajas directas)”.

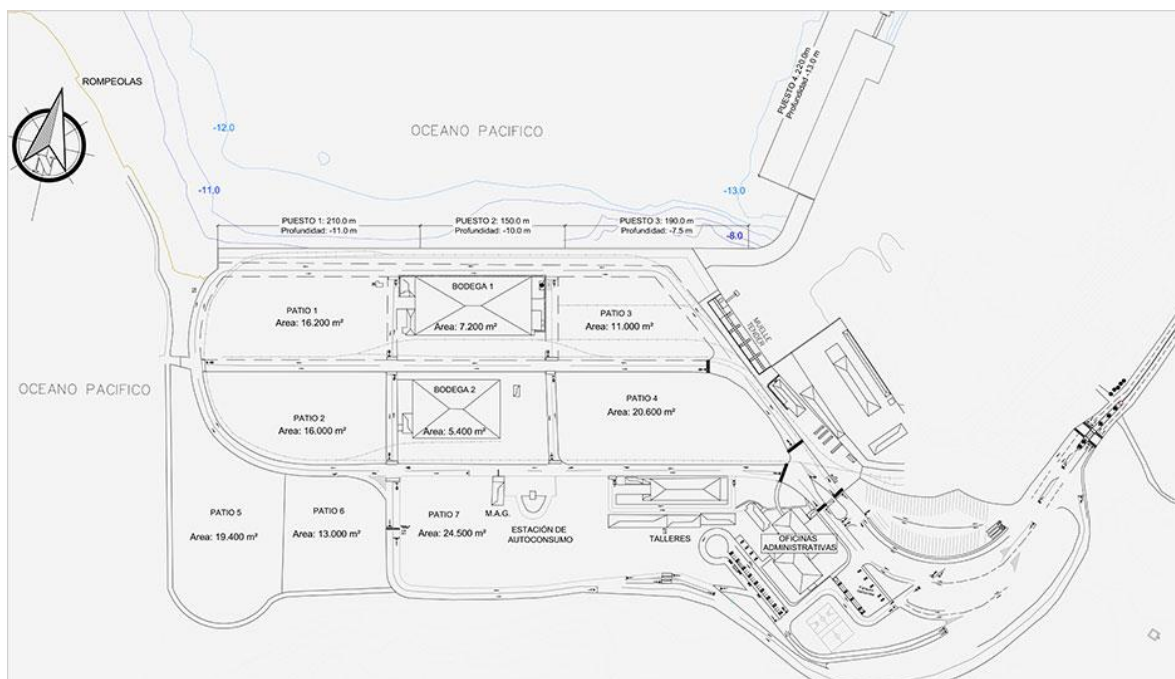


Imagen 1. Planos de puerto Caldera

Fuente: Sociedad Portuaria Puerto Caldera, 2019

El sector portuario de Costa Rica necesita de innovaciones que le permitan adaptarse a la situación mundial que enfrenta y al alto nivel de competencia que actualmente se da. Para ser considerados competitivos, los puertos costarricenses deben ser capaces de manejar grandes cantidades de mercancías a la hora de carga y descarga, para lo cual se deben adaptar y hacer inversiones en nueva infraestructura, adquisición de nuevos equipos como grúas o montacargas e, incluso, mejora de la gerencia administrativa.

Una de las principales razones por las cuales se debe invertir en mejoras y equipo, se debe a la gran congestión causada por la demanda creciente del tráfico marítimo de contenedores. Existen situaciones inesperadas que generan el colapso de las terminales portuarias, tales como las condiciones climatológicas imprevistas que no posibilitan la operación u obras de reacondicionamiento.

Por ejemplo, el puerto de Manzanillo, México, el cual es uno de los principales receptores de carga del continente asiático por la cantidad de volumen que es capaz de trabajar, sufre en el tercer cuatrimestre del 2018 una congestión portuaria bastante importante, la cual genera atrasos hasta de un mes y medio en las mercancías provenientes del Occidente con destino final a Costa Rica. Aunado a la mala situación que se vive en ese momento, se presenta una tormenta tropical que impide el arribo de los buques.



Imagen 2. Huracán en puerto Manzanillo

Fuente: Empresa Oceánica Internacional

Pero en gran parte de las ocasiones, estos colapsos que se producen debido a la falta de capacidad de las terminales de Costa Rica, son a causa de que no evolucionan al mismo ritmo que los buques portacontenedores.

Gestión portuaria en Costa Rica

La gestión portuaria es el conjunto de actividades y acciones tanto administrativas como operativas que se llevan a cabo en los puertos para mantenerlos funcionando en óptimas condiciones. En ejercicio a sus facultades, obligaciones y deberes establecidos previamente por el régimen jurídico para brindar un servicio óptimo a sus usuarios.

La gestión logística de los puertos costarricenses como parte del transporte marítimo forma en la cadena de abastecimiento global un eslabón relevante, por lo tanto es muy significativo verificar que el cumplimiento tanto internacional como local de las normativas y estándares establecidos se está llevando a cabo.

Costa Rica cuenta con la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), la cual es creada en 1963 con el propósito de encargarse de los canales costarricenses. Más adelante, se le otorga la responsabilidad de la administración portuaria y ente de desarrollo regional de la provincia limonenses, Puerto Limón y puerto Moín.

Cumple un papel fundamental en su primer rol de gestión portuaria, ya que JAPDEVA opera los dos puertos del Caribe, los cuales cumplen una función vital para la economía del país. En este complejo se moviliza más del 80 % de la mercancía de exportación e importación marítima.

Cabe recalcar que la gestión eficaz y eficiente que esta institución brinda como operador establece un factor significativo de éxito para determinar la competitividad del territorio en el comercio mundial, pues Costa Rica se basa en la producción y la exportación de mercancías que impactan la economía del país.

El Complejo Portuario Limón-Moín cuenta con una herramienta tecnológica que da un modelo de gestión y control con el objetivo de garantizar el cumplimiento eficaz y eficiente de los objetivos y controles requeridos en la operación de carga, además plantea las acciones de mejora y las recomendaciones necesarias para alcanzar una productividad que impacte.

Se pueden mencionar gestiones diarias en JAPDEVA como: el manejo de las mercancías, maniobras de atraques o desatraques, trámites administrativos, así como servicios a las naves referentes a remolcaje, atraque, estadía y “aprovisionamiento” o abastecimiento, que consiste en la entrega de alimentos o agua.

El proceso de carga y descarga es de gran relevancia en la gestión operativa, por lo cual es necesario asegurarse de contar con el equipo requerido para que no se llegue a dar una congestión portuaria, por ejemplo, tener los camiones necesarios para el traslado de los contenedores.

JAPDEVA tiene un papel importante en el país, sin embargo, tiene tantos aciertos como desaciertos, para poder ajustarlos deben adaptarse las normas y estándares establecidos con anterioridad. Se puede mencionar que uno de sus desaciertos es el no uso adecuado de la tecnología y el manejo de los sistemas que cooperan con las operaciones portuarias.

Se espera que este sistema tecnológico con el que cuenta la Administración sea utilizado de manera oportuna para mejorar las acciones y funciones deficientes que se presentan. Adicionalmente, se promueva más la utilización de sistemas telemáticos y se les llegue a dar un uso diario.

Políticas marítimas y su regulación

Los océanos cubren el 71 % de la superficie del planeta, siendo una fuente importante de recursos para el ser humano, desde abastecimiento de alimentos hasta para la comunicación entre naciones lejanas. En un principio estos no tienen dueño alguno, las embarcaciones recorren los mares sin mayor inconveniente. No obstante, el ser humano desea poseer un mayor control.

De este deseo nace, gracias a una Conferencia de las Naciones Unidas o CONVEMAR, el Derecho al Mar, aprobado en 1982 tras nueve años de análisis, el cual establece los tratados que tienen los Estados sobre su espacio marítimo. Este otorga a cada país soberanía sobre el mar territorial y el dominio sobre sus recursos, el cual es de alrededor de 12 millas (23 kilómetros).

Por otro lado, se encuentra el Derecho Marítimo, este es una normativa que auxilia en caso de existir problemas en las relaciones entre entes dedicados al tráfico marítimo, como el comercio internacional.

A nivel nacional, Costa Rica cuenta con regulaciones y normas que provienen de diversas instituciones, las cuales establecen, de igual manera, normas nacionales e internacionales.

Algunas de las instituciones del Estado son:

- Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT): Es el encargado de la construcción, planificación y mejora del sistema vial de todo el territorio e incluso de la construcción de puertos de altura y de mayor cabotaje, la mejora de sistemas de transbordadores, así como de regular y controlar.
- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP): Es una autoridad portuaria que se encarga de los puertos ubicados en la zona de Puntarenas. Este instituto brinda ayuda económica proveniente de sus ingresos para el desarrollo de socioeconómico de la región. También, es responsable del mantenimiento de las infraestructuras y la fiscalización, además de ejercer los lineamientos establecidos y dictar los reglamentos internos.

En puerto Caldera se llevan a cabo cambios significativos a nivel de gestión portuaria, los cuales generan un impacto beneficioso para la zona y el puerto:

- JAPDEVA, como se expuso, es responsable del Complejo Portuario de la Vertiente del Atlántico, este tiene un sistema de gestión muy diferente a INCOP. Sin embargo, JAPDEVA cuenta con la experiencia necesaria, recursos y esfuerzos para apoyar al desarrollo de la región.
- Ministerio de Hacienda y Dirección General de Aduanas: Es la entidad encargada de la recolección de los aranceles mediante su página web TIC@. Este organismo tiene a su disposición diversos medios para hacer valer sus políticas. No obstante, debe buscar la reestructuración de los procedimientos de inspección para evitar tiempos largos de tránsitos.

Otras asociaciones privadas ligadas al sector marítimo son:

- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER): Analiza los movimientos portuarios y comerciales en el territorio nacional. Esta entidad impulsa a las pequeñas y medianas empresas a exportar sus productos.
- Cámara de Exportaciones de Costa Rica (CADEXCO): Brinda esfuerzos para mejorar el comercio internacional en Costa Rica.

Transporte marítimo y transporte marítimo a corta distancia

El transporte marítimo a corta distancia, también conocido por sus siglas TMCD, se utiliza más que todo por motivos económicos, ambientales, o por la capacidad de los puertos. Se puede considerar como una ayuda alternativa para la demanda de transporte. Se define como: “Movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa” (Cardona, 2016). Este concepto no excluye al transporte marítimo en otras zonas.

Por lo general, este método es usado dentro del mismo país, en sus ríos y lagos o con países vecinos. Este viene a reemplazar al transporte terrestre.

Este método utiliza en su mayoría *feeders* ya que la capacidad que puede transportar, según el Plan Cameral de Exportaciones (s.f.), es de menos de 300 teus (dependiendo del *feeder*); por ejemplo, la importación de mercancía de origen chino con destino final a Costa Rica debe ser transbordada en puertos mexicanos y de ahí ser cargada en un *feeder* porque los puertos costarricenses no cuentan con la infraestructura apropiada para que un barco de mayor volumen pueda atracar.

El sistema de TMCD cuenta asimismo con rutas previamente programadas. La cantidad de barcos es determinada por la cantidad de servicios ofrecidos por las navieras, ya sea que se establezca por las rutas constituidas, distancia, velocidad de operación o por el tiempo prometido a los clientes. Es utilizado con frecuencia para fletes marítimos.

No obstante, este método puede tener beneficios y desventajas, las cuales se desarrollan más adelante. Mientras tanto, el transporte marítimo a largas distancias se da, según la página web de Veconinter (2015), por la globalización que se encuentra en constante avance día tras día:

En una economía cada vez más globalizada, se acrecienta la necesidad de transportar mayor volumen de carga en el menor tiempo posible. Esto ha llevado a la construcción de

mega buques con capacidad para movilizar grandes volúmenes y mercancía en un solo viaje y permite un buen desarrollo de comercio internacional, la importación y exportación de toda clase de bienes y materias primas.

En la actualidad el 90 % de las exportaciones ocurren vía marítima a nivel mundial. En Costa Rica el 80 % de las exportaciones son por medio marítimo, según estudios realizados por la Promotora de Comercio Exterior en el país, estas son cargas provenientes de Asia o de Europa. Por ejemplo, de Nhava Sheva, Mundra en India; Marsella en Francia; Qingdao, Ningbo, Xiamen, Yantian o Shanghai en China, de ellos sale la mayoría de cargas hacia el territorio costarricense.

Ventajas y desventajas que ofrece el transporte marítimo y el TMCD

Se desarrolla una estimación de los beneficios que genera el sistema de TMCD, al igual que los impactos negativos del mismo. Para esto, se menciona por puntos cada efecto que este tenga.

Los puertos costarricenses no se encuentran en óptimas condiciones en cuanto a infraestructura; con las pocas inversiones que el Gobierno efectúa en estas se logran mantener a flote, aún con muchos faltantes y deficiencias en sus sistemas y maquinarias.

Se requiere de una inversión importante para que sus tres puertos más utilizados lleguen a competir en el mercado. Se puede mencionar el proyecto conocido como el “Canal Seco”, el cual pretende la unión de tres puertos relevantes en la zona de Limón para ayudar a manejar cantidades verdaderamente grandes de cargas, sin que estas se queden varadas en el territorio costarricense y generen una congestión.

Carreteras: destaca el efecto negativo que el peso del contenedor tiene sobre las carreteras, las mismas son utilizadas por vehículos livianos y de transporte humano, muchas veces las vías se ven dañadas o colapsadas por el paso de estos. Mientras que la utilización del medio marítimo evita la congestión en las autopistas y el daño de ellas.

Esto sucede porque hay un cambio en el proceso logístico; primero, se envía la carga vía marítima, lo que reduce el tiempo de tránsito en las carreteras y evita que la carga sea transportada por varios países hasta su destino final.

E incluso evita la documentación requerida por los diferentes territorios. Esto incrementa la utilización del servicio marítimo y disminuye el terrestre internacional, pero aumenta el transporte local.

Frecuencia de transporte: suele darse con mayor frecuencia dos veces a la semana. Con rutas previamente establecidas hacia su destino final, con una o dos paradas, haciendo de este método la mejor opción respecto al tiempo de tránsito.

Por ejemplo, el tiempo de tránsito en un *feeder* entre Manzanillo, México y Caldera, Costa Rica, es alrededor de 2 y 3 días y entre Port Everglades, Miami y Puerto Moín, Costa Rica, es de 2 y 3 días. O bien, de Costa Rica a Nicaragua, es de un día de tránsito. Siempre y cuando se cuente con las condiciones climáticas indicadas.

Mientras que en furgón el tiempo estimado es de cinco a seis días, dependiendo su destino. De San José, Costa Rica a Ciudad de Panamá, Panamá es de tres días.

Tarifas: cuenta con tarifas accesibles hacia las diferentes zonas de Centroamérica, estas dependen del tipo de contenedor y peso que se transporte.

Mientras que el transporte terrestre se ve encarecido por factores como el incremento en el costo de la gasolina, las restricciones vehiculares, las normativas y en algunas ocasiones por costos adicionales como los peajes. Por su parte, el transporte marítimo es respetuoso con el medio ambiente, pues el transporte marítimo a corta distancia es considerado como el medio que menos contaminación provoca al utilizar un mínimo de consumo energético y sus emisiones.

Este medio de transporte es ideal, con el traslado de peso y volumen, al estar diseñado para movilizar grandes cantidades de contenedores, volumen de materiales o maquinaria pesada.

Adicional, tiene la facilidad de movilizar líquidos, gases y material peligroso (manteniendo las regulaciones) y cuenta con distintos tipos de buques de carga para ello.

Una de sus ventajas es que puede transportar variedades de productos sin ninguna dificultad.

Por otro lado, cuenta con desventajas como las siguientes:

Tramitología: esta suele ser extensa, cuenta con más documentos y requisitos que los demás medios. Dependiendo del lugar de origen, puede durar un poco más de lo normal la confección de los documentos, esto por la diferencia de idiomas. Aunque se utilice el inglés como idioma universal, es muy usual que se den problemas de comunicación por no ser su lengua nativa.

A esto puede añadirse la diferencia de horarios, lo que vuelve tedioso el trámite y la comunicación no es fluida, porque se deben esperar casi doce horas para obtener respuesta.

Riesgos

Desde el momento en que se decide enviar una mercancía al exterior, se presentan riesgos ya que no se puede predecir qué se va a encontrar en el viaje hasta el destino final. En muchas ocasiones, el proceso logístico planeando con cuidado se convierte en una gran falla.

Y no necesariamente es por un error humano, pueden darse factores externos que no son controlables. Se hace mención de algunos de los riesgos comunes que ocurren a la hora de elegir el transporte marítimo:

- **Congestión portuaria:** Es uno de los riesgos más comunes al existir situaciones esporádicas que no pueden ser controladas, las cuales generan el colapso de algunas terminales portuarias, por ejemplo, las condiciones climatológicas inadecuadas como alto oleaje o tormentas tropicales. Sin embargo, con frecuencia estos colapsos se producen debido a la falta de capacidad de las terminales, porque estas no evolucionan al mismo

ritmo que los buques portacontenedores por lo que no cuentan con el equipo necesario ni la infraestructura adecuada.

- Riesgos en el mar: En este punto se pueden enumerar riesgos como el naufragio de una embarcación, el hundimiento o el vuelco a causa del peso mal distribuido y el movimiento del mar que es impredecible. Añadido a estos riesgos, están las fallas mecánicas del buque o de los contenedores que llevan diversas cargas, entre ellas peligrosas.
- Mojaduras y humedad: Es muy común que las cargas se mojen al estar expuestas a lluvias, tormentas, agua marina y distintas temperaturas climáticas a lo largo de su recorrido. Esto, dependiendo del tipo de mercancía, puede deteriorar las cargas, dañarlas o causar la pérdida total.
- Pérdida: Hay dos tipos de pérdidas; la primera ocurre durante el tránsito del buque, en el peor de los casos la carga debe ser soltada en el océano. Y la segunda “pérdida” es cuando el buque realiza transbordo de mercancía y deja la carga en un puerto que no es.
- Retrasos en puertos de transbordos: Suceden cuando los contenedores llegan a destiempo y el buque parte sin ellos. Es muy común, su principal causa se debe a los retrasos en el puerto de origen, en consecuencia se generan retrasos en el tránsito y su llegada al puerto de transbordo es atrasada. Muchas veces los buques parten sin la mercancía, por lo tanto, esta debe esperar en el puerto hasta ser cargada en un *feeder*.

Una carga puede ser retrasada en origen por numerosas razones, incluyendo el clima, pérdida de documentos o ausencia de ciertos requerimientos como la verificación de pesos, permisos de exportación y falta de pagos.

- Número de escalas entre el origen y destino: El número de escalas que se deben realizar entre los puertos de origen y destino puede causar retrasos, además de provocar congestión en los puertos debido a la carga o descarga lenta por falta de equipo o personal, así como por la pérdida de documentación.
- Frecuencia de servicio: También puede afectar su tiempo de tránsito, usualmente los *feeder* o portacontenedores tienen un tiempo de tránsito menor a las unidades más grandes. Un *feeder* puede tener un tiempo de tránsito pequeño de tres a diez días, mientras que uno grande puede tener hasta 50 días de tránsito.

Elementos externos que no pueden ser controlados o previstos:

- Mal clima.
- Colisiones.
- Buques dañados.
- Congestionamiento.
- Guerras.
- Ataques terroristas.
- Incendios.
- Desastres naturales
- Grandes eventos (temporadas y fechas importantes).

Transbordo aduanero

Según la Dirección General de Aduanas (2013), el transbordo es una “operación autorizada por la autoridad aduanera que consiste en trasladar mercancías, bajo control aduanero, desde una unidad de transporte o vehículo a otra unidad o vehículo que continúa el tránsito aduanero, sin que las mercancías causen pago de tributos” (p. 37).

Por lo tanto, el transbordo es un proceso intermedio en ciertas condiciones de transporte que tiene la finalidad de facilitar la gestión de entrega, pero en la mayoría de casos genera una mayor cantidad de demora por el incumplimiento de varios trámites aduanales.

De esta manera, el enfoque que se le pretende dar al término anterior es el de un proceso de transferencia de mercancía de un medio a otro. Por otra parte, la definición de mercancía dada por el diccionario de Oxford (2018) es: “Cosa producida natural o artificialmente, o resultado de un trabajo u operación. Bien con que se comercia”.

El concepto anterior se considera una definición acertada en el área comercial porque la mercancía es todo aquel producto que puede ser creado o cosechado al cual se le da un valor monetario para su venta o comercialización. Además, la principal función del comercio internacional es establecer relaciones que permitan el intercambio de productos entre países.

En la actualidad los buques de gran calado van directamente a las grandes terminales portuarias para hacer transbordo y transportar la mercancía en buques de carga o alimentadores (buques de menor calado, llamados así porque alimentan a buques más grandes) a destinos finales. En el caso de Costa Rica, se utilizan cargueros para el ingreso de la mercancía pues la infraestructura portuaria costarricense no posibilita el ingreso de buques de gran dimensión

Por ejemplo, el puerto de Manzanillo en México o el Canal de Panamá incurren en inversiones y mejoras en su infraestructura portuaria, atrayendo mayor cantidad de carga marítima. Son puertos claves para el desplazamiento de carga a zonas cercanas o de Centroamérica, las cuales aún no modernizan sus infraestructuras portuarias o no lo hacen en la medida que lo requiere la demanda del mercado.

Existen tres tipos de transbordos:

- Transbordo directo: Se realiza la descarga de un barco y es cargado en otro que se dirige hacia su destino final, usualmente se utilizan los *feeders* o portacontenedores.
- Transbordo a tierra: Se descarga la mercancía y esta es anclada a un furgón o vehículo transportador, la mercancía queda a cargo de este transportista.
- Transbordo de mercancías a un almacén: En esta zona usualmente se dejan para agruparse o almacenarse por diversas razones como toma de muestras, inspección y marcaje.

Lineamientos sobre la aplicación de las disposiciones de tránsito y transbordo

El Sistema Costarricense de Información Jurídica detalla en la resolución 00048 del año 2015 las directrices para la aplicación de las normas en las exportaciones e importaciones sujetas al transbordo.

Uno de los requisitos planteados en esta resolución consiste en aplicar los tratados de libre comercio en las mercancías que son exportadas directamente desde el país originario. No obstante, gracias a la normativa, se permite el transbordo de la carga siempre y cuando esta no sufra ningún tipo de procesamiento y esté en todo momento bajo el control aduanero.

Para que esta normativa de “tránsito y trasbordo” cumpla con las disposiciones solicitadas y se pueda aplicar el tratado, se debe conseguir la documentación correspondiente por parte del control aduanero.

El Ministerio de Comercio Exterior y la Dirección General A.I. de Comercio Exterior resuelven emitir los lineamientos de la siguiente manera:

La normativa de tránsito y transbordo será empleada a los tratados de libre comercio específicos referentes a *‘Expedición, Transporte o Envío Directo’*, *‘Transbordo’*, *‘Tránsito Internacional’*, *‘Transbordo y Expedición Directa’*, *‘Transbordo y Expedición Directa o Tránsito Internacional’* o *‘Tránsito a través de no Partes’*.

(...)

En las siguientes situaciones se aplicará la resolución:

a) Tránsito sin transbordo y sin almacenamiento temporal: Cuando las mercancías originarias se encuentren en tránsito por un país que no forma parte del tratado sin haber permanecido en almacenamiento o arribado en el país por transbordo.

b) Tránsito con transbordo y sin almacenamiento temporal: Cuando las mercancías sufre de transbordo pero sin ser almacenada temporalmente en uno o varios países que no formen parte del tratado.

c) Tránsito con o sin transbordo pero con almacenamiento temporal: Cuando la mercancía bajo un tratado de libre comercio ha sido objeto de almacenamiento temporal en uno o más países no parte del tratado (Resolución 00048, 2015).

Utilización del transbordo

La utilización del transbordo de mercancías ocurre diariamente en todos los tipos de transportes, principalmente cuando las mercancías son provenientes del continente oriental con destino final a Costa Rica.

En el transporte marítimo el transbordo es muy común. Este no es opcional, se debe llevar a cabo siempre que se desee entregar cagas en puertos costarricenses, porque la

infraestructura de estos no permite el atraque de barcos con grandes dimensiones, únicamente de *feeders*.

Este se emplea en el diario vivir de las compañías, ya sean empresas influyentes y de alto adquisitivo o pequeñas y medianas empresas. Cuando se toma la decisión de importar o exportar un producto, se deben tomar en cuenta muchos aspectos, por esto las empresas contratan agentes que efectúen el proceso logístico por ellas, estos coordinan desde la carga del contenedor hasta el arribo en el puerto.

Muchas de las empresas son exigentes con los tiempos de tránsito y el transbordo puede ocasionar dificultades para su cumplimiento. Sin embargo, se puede elegir un medio de transporte diferente y asumirse los altos costos adicionales.

Causas

El transbordo se realiza en los lugares donde la geografía o la infraestructura así lo permitan. Este método puede ser utilizado de buque a camión, buque a ferrocarril o buque a buque. Sin importar cuál sea el transporte secundario que se utilice, esto va a generar impacto en la carga y en las empresas.

Alrededor del 90 % de las cargas marítimas que son importadas a Costa Rica deben ser transbordadas, considerando el puerto de origen del que provengan.

Por ejemplo, si la carga viene de Jiangmen, China, con destino final a Caldera, Costa Rica, ¿por qué se da el transbordo de esta carga? Como se explica con anterioridad, los puertos costarricenses no tienen la capacidad para recibir un barco de gran tamaño, por lo cual las cargas deben ser depositadas en un puerto que sí tenga la capacidad para luego utilizar un *feeder* con ruta a Costa Rica.

Además, el proceso de transbordo es causado por diversos factores externos como la globalización, la implementación del uso de distintos contenedores (dependiendo al tipo de

carga), países con economías en escala y, una de las principales razones, la concentración geográfica de las líneas navieras. Sin dejar a un lado los factores internos del país, así como la administración del puerto que en muchas ocasiones es deficiente.

Otra causa es el número de escalas planeadas entre el origen y destino, esto puede ocasionar grandes retrasos en la llegada del vapor. Asimismo, el congestionamiento portuario, la documentación faltante o pérdida de esta, la carga y descarga lenta de la mercancía son factores influyentes.

La frecuencia en el servicio es un factor influyente en el tiempo de tránsito, por ejemplo, si las cargas que vienen en el vapor A tienen que ser transbordadas y el vapor está retrasado, es muy probable que no lleguen a tiempo a tomar el vapor B hacia su destino final.

Adicionalmente, la posibilidad de que factores externos se presenten es bastante alta, pueden ser causas mecánicas, naturales, errores humanos e incluso asuntos políticos o diplomáticos entre países. Por ejemplo:

- Mal clima.
- Desastres naturales.
- Buques dañados.
- Congestionamiento.
- Guerras.

No se pueden dejar de lado las inspecciones que se realizan en los puertos. Los oficiales aduaneros y el control de fronteras tienen el objetivo de verificar que la carga pueda ingresar al país. Los embarques pueden quedar detenidos hasta que los agentes aduanales lleven a cabo la debida inspección.

Efectos y consecuencias

El transbordo puede traer consecuencias tanto para la carga como para la empresa, las cuales se describen a continuación:

- Aumentan los costos

Una carga transbordada puede contribuir a un incremento en los costos previamente establecidos en la cotización. En algunos casos este costo aumenta, debido a que la carga no está en el puerto para tomar el *feeder* correspondiente, por lo tanto debe quedarse en un almacén hasta que pueda ser cargada en otro buque. Mientras se encuentre en un almacén, se deben cubrir los costos generados, lo cual indica un gasto para la empresa, pero un beneficio para el país en donde se ubique.

- Tiempo de tránsito prolongado

Este no puede ser solucionado ni evitado, hay cargamentos que son transbordados hasta tres veces para poder llegar con éxito a su destino final. Los barcos portacontenedores o *feeders* permanecen gran tiempo navegando y sus estadías en los puertos son únicamente para carga y descarga de mercancía, por lo cual si hay un contenedor que debe ser cargado y no se encuentra en el puerto a tiempo es “carga atrasada”, la cual es omitida; en este caso, se debe llegar al puerto y esperar por otro transporte marítimo.

Se adjunta una imagen con el tiempo de tránsito de un cargamento proveniente de Jiangmen, China, hacia Puerto Caldera, Costa Rica, para ejemplificar el punto.

La carga sale del puerto de Jiangmen el 23 de octubre del 2018, su primera escala se realiza en Hong Kong y sale el 26 de octubre con destino a Busan, su segunda escala.

Arriba en Busan el 03 de noviembre y permanece nueve días en este puerto, la carga se despacha el 11 de noviembre con destino a Manzanillo, México. La carga ingresa a su cuarta escala el 25 de noviembre y permanece en esta locación hasta el 05 de diciembre, 10 días.

Su destino final es puerto Caldera, Costa Rica, donde arriba el 14 de diciembre.

Status	Place of Activity	Date	Time	Transport	Voyage No.
Gate out empty	JIANGMEN	2018-10-19	12:12	Truck	
Arrival in	JIANGMEN	2018-10-19	14:35	Truck	
Loaded	JIANGMEN	2018-10-23	01:59	GUAN HANG 371	1810220000
Vessel departed	JIANGMEN	2018-10-23	02:59	GUAN HANG 371	1810220000
Vessel arrived	HONG KONG	2018-10-24	14:29	GUAN HANG 371	1810220000
Discharged	HONG KONG	2018-10-24	15:53	GUAN HANG 371	1810220000
Vessel departure	HONG KONG	2018-10-26	16:00	CORCOVADO	843E
Vessel arrival	BUSAN	2018-11-03	04:00	CORCOVADO	843E
Vessel departure	BUSAN	2018-11-11	03:00	MOL BEYOND	844E
Vessel arrival	MANZANILLO, COL (MX)	2018-11-25	03:00	MOL BEYOND	844E
Vessel departure	MANZANILLO, COL (MX)	2018-12-05	05:00	NYK LAURA	577E
Vessel arrival	CALDERA	2018-12-14	00:01	NYK LAURA	577E

Imagen 3. Tiempo de tránsito elevado

Fuente: Happag-Lloyd, 2019

La carga mostrada con anterioridad en la imagen es transbordada tres veces y dura 56 días en tránsito. Este tránsito genera atrasos que originan consecuencias para la empresa y el mismo puerto. En caso de que la carga sea propiamente de la empresa, le crea problemas económicos y pérdidas por estos atrasos. Muchas de las mercancías son productos de temporada que ya no pueden ser vendidos en el mismo valor.

O pueden ser cargas, en el peor de los casos, para una licitación, cargas con intermediarios o cargas perecederas. Esto no permite garantizar a los clientes una fecha exacta de arribo, lo que provoca la falta de credibilidad.

- Congestión portuaria

Es ocasionada por atrasos o por el transbordo. Cuando existe congestión portuaria en un puerto, las mercancías son cargadas en los *feeders* conforme “vayan llegando al puerto” y en muchos casos hay cargas que se quedan rezagadas.

Procedimiento

El procedimiento establecido por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) para el recibo, almacenamiento y entrega de mercancías al exportador indica las etapas, especificaciones y normas que debe seguir tanto la persona física como la entidad jurídica a la que sea consignada la carga.

Específicamente, en el artículo 71, inciso a), señala los requisitos por cumplir cuando se hace la solicitud de recepción de carga. Y determina que debe realizarse cinco días antes de que la carga arribe al territorio.

En el inciso b) recalca que sin la información requerida, la carga no tiene liberación. Además, el inciso c) establece que la entidad posee la autoridad para verificar el peso y estado de la carga.

Manual para transbordo.

El procedimiento de transbordo es establecido por el Ministerio de Hacienda mediante la circular DNP-014-2000. En el inciso V indica cuál es el procedimiento adecuado al realizar el transbordo y que el funcionario a cargo es el jefe del Departamento de Control de Agentes Externos, quien revisa que los documentos se encuentran al día y al verificar que todo está correcto, delega la revisión física a otro funcionario.

Seguidamente, el funcionario debe verificar que el documento de Declaración Aduanera de Transbordo esté completo con la información requerida, por ejemplo, datos como las observaciones, modalidad de transbordo o información del capitán.

Si esta información es incorrecta, el funcionario del Control de Agentes Externos acepta la declaración y transfiere el caso a la autoridad portuaria que va a trasladar la carga y la mantiene en custodia hasta que los documentos estén aceptados y correctamente declarados. Además, se debe confirmar que la unidad contenedora y los marchamos sean iguales a los declarados y que se encuentre en óptimas condiciones.

En caso de tener algún desacuerdo, se alerta al cliente por medio de un “semáforo”: si la carga sale en “rojo”, es trasladada a un depósito fiscal para su correcta revisión. La unidad no debe permanecer más de 15 días en el sitio. Si el contenedor transporta mercancía peligrosa, se abre solo con el permiso de funcionarios especializados en el área.

Por último, se ejecuta la carga de la mercancía al nuevo buque hacia su destino final.

Empresa exportadora

Hoy las compañías que consideran la internacionalización entre sus objetivos, llegan a cumplirlos. Una empresa exportadora es toda aquella entidad conformada por personas con un mismo objetivo, el cual se basa en la producción y desarrollo de una actividad económica con la finalidad de obtener ganancias.

Las empresas exportadoras son todas aquellas que brindan un servicio o un producto que llevan a territorio extranjero para su comercialización en el mercado local de ese país.

Algunas de las razones por las cuales se toma esta decisión, es para incrementar sus ventas, ser competitivos en mercados extranjeros, dar a conocer su producto y poder diversificarlo.

Al tomar la decisión de operar internacionalmente, la empresa debe considerar y establecer con claridad cuál es su visión y sus objetivos, tanto a corto como largo plazo. Si su resolución es distribuir su producto o servicio, debe plantear y desarrollar estrategias muy claras.

No obstante, para internacionalizar las empresas, se deben tomar en cuenta los factores políticos, sociales, económicos y culturales, para ello se deben realizar investigaciones del país o región a la cual se desea ingresar y, sobre todo, verificar el nivel de competitividad que la empresa encuentra en ese país. Además de desarrollar un estudio del impacto que el producto va a tener, si es o no atractivo para la sociedad, si es accesible y necesario para la comunidad.

Las empresas que ya se encuentran en el mercado es porque llevan a cabo estudios que les permiten encontrar qué tipo de producto o servicio están buscando; parte de su éxito es el conocimiento de las necesidades y su disposición a suplirlas.

Ley Mercantil

Con el descubrimiento del continente americano y de toda su riqueza natural, nace el comercio en América; este surge cuando los europeos empiezan a sacar productos del continente para enriquecerse.

Esto provoca una actividad de comercio exagerada que da origen al derecho mercantil, el cual es definido por Corrales (1998) como: “Acto jurídico realizado entre los comerciantes o entre ellos mismos y sus clientes, así como el acto de comercio aunque no lo sea por un comerciante”. Este se encarga de regular las relaciones comerciales a nivel mundial, además velar por la seguridad, rapidez y fluidez con la que se dan.

Costa Rica cuenta con una pirámide jerárquica de las fuentes mercantiles, la cual indica cómo se aplica el cumplimiento de la ley:

1. La Ley Mercantil se emite con el propósito de que regule la situación de manera eficiente, rápida y segura.
2. El derecho mercantil nace del derecho civil por lo que se le debe considerar una fuente importante.
3. Los usos y costumbres son verdades comerciales, las cuales son tomadas como reglas prácticas.
4. Los principios generales se dan cuando se deben sustentar sus leyes y reglas por medio de diversas ramas jurídicas.

Tipos de empresas mercantiles.

Un comerciante es una persona individual o jurídica que puede ejercer a su nombre un acto de comercio sin siquiera notarlo.

- Se utiliza la venta de artículos o las páginas de compra-venta creadas en redes sociales como Facebook. En su mayoría son personas individuales que desean obtener un intercambio, ya sea por dinero o un artículo de su interés. Estas personas, en su mayoría, no saben que se están convirtiendo en comerciantes más conocidos como “a nombre propio”, los cuales deben asumir los riesgos.
- Empresa individual de responsabilidad limitada, esta es definida por el Código de Comercio como una “ente de personalidad independiente de la persona física que la conforma (una sola persona)” (Ley 3284, 1964). Esta empresa tiene como beneficio que el patrimonio pertenece y responde únicamente a una persona.

Las empresas -suelen ser sociedades- formadas por un conjunto de personas son conocidas como empresas colectivas: “Cuando personas físicas o jurídicas se unen con el fin de realizar una actividad comercial lucrativa donde se distribuyen de las ganancias entre ellos” (Corrales, 1998). A continuación se hace mención de estas:

- Sociedad en nombre colectivo; en ella todos los socios deben responder a todas las obligaciones sociales, además de estar bajo una razón social.
- Sociedad en comandita; está conformada por socios, los cuales velan por la administración y representación correspondiente de la sociedad.
- Sociedad de responsabilidad limitada; conocida por sus siglas S.R.L., esta sociedad a diferencia de las otras, se preocupa más por el aporte que brindan las personas asociadas, es indicada para los pequeños empresarios. Tales como Alimentos Kamuk de Costa Rica S.R.L., Alimentos Jacks de Costa Rica S.A.
- La más común es la sociedad anónima, o bien S.A., ya que esta se da en acciones ligadas directamente en sus aportes. Esta puede tener como denominación el nombre de un socio con las siglas S.A. al final de este: Alpemusa S.A, C.R. Toys, S.A.

Pequeñas y medianas empresas.

Las pequeñas y medianas empresas (PYMES) son compañías mercantiles que se encargan de producir y disponen de recursos humanos para la operación, ya sean actividades

productivas o de servicios. Cabe recalcar que a las empresas no se les califica por su capital, sino por la cantidad de personas que laboran en ellas.

Clasificación por la cantidad de colaboradores por compañía.

- Microempresa: de uno a cuatro colaboradores únicamente.
- Pequeña empresa: ocupa entre cinco a 49 colaboradores.
- Mediana empresa: ocupa entre 50 y 199 colaboradores.
- Gran empresa: son alrededor de más de 200 colaboradores.

Estas empresas cuentan con la Ley n.º 8262 (2002) de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas y sus Reformas, donde el artículo 2 habla de los objetivos específicos que esta ley debe cumplir, algunos son: fomentar el desarrollo de las pymes, establecer apoyo institucional y promover la formación de mercados, los cuales les permitan comercializar sus productos.

El Estado costarricense debe velar por suplir las necesidades de las pequeñas y medianas empresas pues estas generan grandes beneficios alrededor del territorio nacional, por ello deben ser incentivadas a la producción y comercialización. Así mismo, se merecen que se les brinden las oportunidades requeridas por estas para incrementar sus posibilidades de éxito internacional.

Para la economía costarricense, fomentar las pequeñas y medianas empresas es primordial, significa un incremento en la riqueza del país, además con los productos y servicios exportados se atribuye reconocimiento como territorio porque las pymes representan dentro de la industria costarricense un porcentaje significativo. Estas no solo generan riquezas, también abren oportunidades laborales, aumentan la competitividad nacional y diversifican los productos.

El Estado cuenta con la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica como consecuencia de esta necesidad. Esta institución se encarga de proporcionar apoyo y capacitaciones sobre cómo se debe exportar, cuáles son los mercados más beneficiosos y en los que cuentan con una posibilidad alta de éxito para sus productos y les da seguimiento durante el proceso.

Oferta exportable

La oferta exportable es un método de canalización de información y evaluación de la disposición que tiene la empresa para asegurar al comprador o al mercado internacional el volumen requerido para abastecer sus necesidades. También, se analiza la capacidad económica, financiera y de gestión operativa con la que cuenta la empresa.

Es muy importante que la compañía tenga disponibilidad del producto que se va a comercializar, este volumen debe estar libre para su utilización e, incluso, mantener materia prima para su elaboración estable y constante.

Es primordial que la compañía tenga claro sus capacidades de producción para no ofrecer más cantidad de la que se puede producir y perder la calidad del producto en el proceso. Se debe recordar el balance entre calidad-precio.

Por otro lado, se encuentra la capacidad financiera y económica que la compañía tenga para solventar los costos de exportación, el costo de mano de obra y no tener pérdidas de este, además de ingresar al mercado con un precio competitivo.

Algunas de las ventajas de las pequeñas y medianas empresas que se pueden mencionar son las siguientes:

- Un mérito envidiable es la capacidad de relacionarse más personalmente con sus clientes, al ofrecerse un servicio más personalizado; además, se puede estar pendiente de sus necesidades y deseos y suplirlos a tiempo.
- Se puede aprovechar al máximo la capacidad creativa del personal.
- Suelen contar con conocimiento específico y la experiencia, en caso de ser una empresa productora.
- Toman decisiones en menor tiempo.
- Generan empleo en su región.
- Se pueden adaptar a las necesidades del cliente.

- Precios competitivos en el mercado, porque los costos no son exagerados y sus ganancias son considerables.

Sin embargo, cuenta con desventajas tales como:

- Falta de financiamiento o requisitos exagerados para un préstamo pequeño.
- Estas empresas carecen de la fuerza e influencia que corresponde a sus intereses sociales, políticos y económicos.
- Al no contar con financiamiento, los aportes propios son escasos en muchas ocasiones. No tienen capital.
- Escasa información exportadora, tecnologías y modernización.
- Dificultad de competencia con las grandes cadenas.
- Falta de renombre.
- Ausencia de medios de investigación.

Promotora de Comercio Exterior

La Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) es una institución pública que promueve, apoya, simplifica y facilita el comercio en las pequeñas y medianas empresas desde hace 21 años. Esta institución es reconocida a nivel costarricense por el apoyo especial que brinda y por las capacitaciones que realiza.

La institución se encarga también de elaborar estudios detallados de las exportaciones costarricenses, el impacto de los productos y los volúmenes exportados; en especial de analizar potenciales mercados para los productos de Costa Rica.

Esta promotora impulsa al empresario costarricense a ingresar en nuevos mercados, para esto se encarga de afiliarse a ferias internacionales, realiza misiones comerciales, efectúa la apertura de oficinas situadas en puntos claves, establece alianzas con distintas entidades de los países visitados y capacita a los empresarios.

Gracias a la institución, las exportaciones costarricenses de bienes aumentan un 8 % en el 2017 y un 5 % en los servicios. Estos índices se incrementan debido a las acciones tomadas, mencionando sus 225 criterios técnicos elaborados para la promoción de bienes y 445 “alertas comerciales”, donde se les indica a los empresarios cuáles son las oportunidades de negocio existentes.

Además, según el Manual Institucional de PROCOMER, se llevan a cabo 38 ferias internacionales, se capacita a 2 170 personas y se efectúan exportaciones a nuevos mercados. Sin duda el valor que esta institución tiene en el comercio de Costa Rica es muy alto, y gracias a sus esfuerzos el país logra avanzar e introducirse en nuevos mercados, brindando la oportunidad y el apoyo de dar a conocer los productos de los empresarios costarricenses.

La Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica ofrece servicios tales como:

- Capacitaciones que forman al exportador.
- Actualiza conocimientos y asesora.
- Evalúa la capacidad exportadora de la empresa.
- Brinda promoción comercial en el mercado local e internacional de la empresa que desea exportar.
- Da apoyo en los análisis de mercados, información logística y datos comerciales.
- Simplifica los trámites de importación y exportación de los nuevos comerciantes.

Riesgos a la hora de exportar

Las pequeñas y medianas empresas tienen un margen de ventajas y beneficios muy grande a nivel mundial, siendo el comercio internacional la principal fuente de oportunidades de crecimiento. Sin embargo, la falta de información e investigación pueden representar un riesgo significativo para las pymes que se desean colocar en un país extranjero.

Uno de los mayores peligros a los que están expuestas es al desconocimiento de la cultura, la sociedad, sus costumbres o creencias, la necesidad del mercado actual de la región elegida, su economía actual, la capacidad de pago y la competencia de la región. El deseo de

conquistar mercados extranjeros provoca que incurran en errores que pueden convertirse en consecuencias graves para la empresa.

Las pequeñas y medianas empresas que se establecen en mercados fuera de las fronteras costarricenses se deben enfrentar a crisis económicas internas o externas al país. Consecuencia de estas crisis es el tipo de cambio de dólar, moneda comúnmente utilizada; este cambio afecta las finanzas de las pymes ya que los costos y gastos no se reducen como sus ganancias e ingresos. Ampliando el efecto de este riesgo, se puede agregar que el descenso de la demanda causado por la crisis económica genera una pérdida de ventas del producto.

El obstáculo comercial al que se enfrentan día tras día es al constante cambio en las necesidades del mercado, al cual en ocasiones no se pueden adaptar inmediatamente y se corre el riesgo de que sus mercancías sean reemplazadas por productos sustitutos sin que sus artículos se hayan agotado en bodega.

Adicional, se encuentran los riesgos políticos que las pueden afectar, por ejemplo, huelgas y conflictos entre territorios. En 2018 Costa Rica soporta una huelga que se propaga alrededor de todo el territorio nacional y se prolonga desde el 10 de septiembre hasta el 7 de diciembre. Colaboradores de diferentes sectores del país salen a las calles para apoyar la causa, lo cual provoca la parálisis de las escuelas, colegios, hospitales y, lamentablemente, JAPDEVA, que respaldan el paro.

Esta trae consecuencias en el comercio con el bloqueo de las vías por lo cual los transportistas no pueden entregar sus cargas a tiempo. En algunas ocasiones, se determina un cambio de rutas para los furgones, sin embargo, muchos de ellos se quedan estancados por la parálisis. Cabe destacar que por el tamaño de estos camiones, no pueden girar en vías públicas mientras tengan la carga anclada; adicional, el cierre de JAPDEVA genera atrasos en la carga y descarga de mercancías y producto de esto sucede una congestión portuaria.

Por otro lado, las consecuencias en Nicaragua por la huelga son significativas: desde la inmovilización de los camiones, pérdidas de contenedores hasta la sustracción de cargas. Cabe

resaltar que muchas de las cargas no llegan a tiempo a su destino final, por lo tanto las empresas reportan pérdidas económicas de gran magnitud.

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la investigación

La investigación posee como tema principal el transbordo de mercancías en los puertos costarricenses y está enfocado en las repercusiones que esta transferencia de mercancías tiene en el desarrollo comercial, tomando en cuenta todos los factores que están intrínsecamente relacionados en los procesos de transporte, carga o descarga.

Este análisis, dado que la finalidad de la metodología es descriptiva, se constituye mediante el enfoque cualitativo, porque este método escudriña, explora y examina temas que no son previamente estudiados o de los cuales se cuenta con información escasa. En este caso, el transbordo de mercancías se estudia con anterioridad, sin embargo, el impacto que este puede tener sobre las empresas es un punto sin un análisis importante.

Esta investigación al tener factores económicos, políticos e incluso sociales es fácilmente analizada bajo el método cualitativo.

Según Hernández (2014), la investigación se define como “un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema”. Para el problema planteado, se pretende analizar de forma eficaz la información recolectada, esta se clasifica y se estudia a fondo para poder brindar conclusiones y recomendaciones claras y concisas al respecto.

Con este estudio se busca dar a conocer el proceso de transbordo de mercancías en los principales puertos de Costa Rica, ampliando los conceptos relacionados y analizando sus principales causas. Así mismo, se estudian los efectos tanto positivos como negativos que este proceso tiene en las empresas costarricenses.

Con la recaudación de información de fuentes confiables, se desea brindar un análisis que cumpla con los requisitos establecidos, por lo que se construye una hipótesis con los datos obtenidos, previamente clasificados y procesados. Al respecto, Hernández (2014) expone:

(...) los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Con frecuencia, estas actividades sirven, primero, para descubrir cuáles son las preguntas de investigación más importantes; y después, para perfeccionarlas y responderlas” (p. 7).

Fuentes de la investigación

Población

La población, de acuerdo con Barrantes (2013), es:

Es un conjunto de elementos que comparte una característica en común (...) Esta puede ser finita o infinita y conociendo sus características y el número que las componen, se debe definir si se trabaja con la totalidad de la población, o un subconjunto de esta (p. 166).

En este caso la población es finita, con el objetivo de delimitar los puntos relevantes de la investigación. Para el desarrollo del documento, la población se basa en manuscritos informativos, especialmente en el estado actual de los puertos costarricenses y cómo este influencia en el proceso; adicionalmente, se cuestiona el conocimiento sobre el transbordo de mercancías, su correcta manipulación y los efectos que este puede tener sobre la carga y las empresas. Además de mencionar el transporte del cargamento.

La población por estudiar se establece en primera instancia en los entes importadores y exportadores del país, los cuales manejan cargamentos que en algún momento son sometidos al transbordo de mercancías en puertos.

Muestra

Hernández (2014) explica que una muestra es un “Subgrupo del universo o población del cual se recolectan los datos y que debe ser representativo de ésta” (p. 173).

En esta investigación se delimita a diez clientes de la Corporación Oceánica Internacional, quienes son afectados por el transbordo que sus cargas sufren. Esta empresa, de dueños costarricenses, lleva laborando 20 años en el mercado, siendo el transporte marítimo su especialidad.

La muestra queda establecida según:

Tabla 1. Muestra utilizada en la investigación

Compañía	Datos del entrevistado	Puesto que desempeña	¿Por qué se entrevista?
Corimotor	Luis Garro	Gerente de repuestos	Encargado de las coordinaciones de los cargamentos
Smurfit Kappa	José Miguel Rodríguez	Coordinador de operaciones	Encargado del proceso de coordinación
Veinsa	Karina Araya	Jefa del Departamento Operativo	Encargada de la coordinación de las cargas provenientes de Holanda y Asia
Ópticas Visión	Virginia Quesada	Gerente de operaciones	Encargado de logística de importaciones

China Cargo Services	Hannia Baltodano	Coordinadora de operaciones	Encargada de la logística operativa
Globelink	María José Baltodano	Coordinadora de operaciones	Por sus años de experiencia en la logística operativa
Milestone	Shirley Guerrero	Jefa de operaciones	Por su conocimiento en el área operativo
Corporación Oceánica Internacional	Cindy Salazar	Jefa del Departamento de Operaciones	Cuenta con conocimientos en las importaciones asiáticas
Alsara	Gisela Fernández	Supervisora	Por su experiencia en los costos de la mercancía
Emasal Corp	Cristina Arguedas	Agente pricing	Por su experiencia en los costos de la mercancía

Fuente: Elaboración propia.

Fuentes de información

Las fuentes son todo aquello que se utiliza para recolectar la información requerida para la elaboración de las investigaciones. Se clasifican en dos, las cuales se describen más adelante.

La utilización de estas se da con el propósito de obtener una definición clara de las entrevistas, además de soporte teórico de los temas relacionados a la investigación, lo cual ayuda a concluir la investigación de forma eficaz.

Primaria

Estas fuentes son conocidas por ser íntegras al ser recolectadas de forma directa, también se les denomina “información de primera mano” por ser adquirida de informantes, documentos legales o fotografías.

Esta información se obtiene por medio de entrevistas, las cuales se efectúan a una muestra previamente elegida en el ámbito del comercio internacional y transporte de mercancías.

Secundaria

Es toda aquella información recolectada con anterioridad, la cual puede ser reorganizada o modificada, se puede decir que es información recopilada de referencias públicas o de textos.

Para complementar la presente investigación, estos datos se obtienen de libros, noticieros y revistas relacionados al tema.

Específicamente en esta investigación se utilizan ambas fuentes de recolección, al emplearse libros, noticias y artículos para la obtención de información; adicionalmente, se realiza una encuesta para adquirir conocimientos con base en la experiencia de personas capacitadas.

Unidades de análisis

Para la presente investigación, se determinan las siguientes unidades de análisis de acuerdo con los objetivos específicos:

Situación actual

La situación actual como unidad de análisis se enfoca en tomar en cuenta los factores externos e internos desde un entorno político, social, económico, comercial u otros que provoquen repercusiones directas o indirectas en los procesos de transbordo de mercancías. Esto sumado a que la investigación hace referencia a describir la situación del transbordo de

mercancías en el segundo cuatrimestre del 2018, lo cual es prácticamente la realidad en el presente, delimitando así el enfoque que se le brinda a la investigación.

Demanda actual

Por su parte, la demanda actual indica la necesidad de los consumidores por adquirir el bien o servicio que posea determinado emisor del mismo. Específicamente, en este documento la demanda es la cantidad de producto que se desee importar y del puerto de origen que provenga, lo que genera incrementos en el transbordo de mercancías. En la actualidad, no se cuenta con puertos con un calado tan extenso para, por ejemplo, recibir buques originarios de Asia.

Asimismo, tampoco se cuenta con el equipo para poder recibir los mismos.

Instrumentos utilizados en la investigación

Entrevistas

Se procura recopilar la información necesaria con el propósito de desarrollar el estudio de manera adecuada, ya que la intención de la entrevista se relaciona con la adquisición de las principales características utilizadas para dar respuesta a los objetivos planteados con anterioridad, pues este método es más abierto a la hora de hacer las preguntas, por ejemplo, se puede consultar sobre opiniones personales e incluso sobre experiencias pasadas.

Cuestionario

El cuestionario consiste en una serie de preguntas, las cuales tienen indicaciones específicas, con el propósito de obtener información de una forma clara y concisa. Este método se expresa por medio de preguntas, ya sean abiertas o cerradas. Estas preguntas están enfocadas en la obtención de datos, los cuales proporcionan los conocimientos necesarios para que la investigación cuente con la veracidad y confiabilidad de profesionales dedicados directa e indirectamente con el comercio internacional.

En esta tesina, se emplea el cuestionario como el instrumento para recabar la información necesaria sobre el transbordo de mercancías y su incidencia en el desarrollo comercial.

Proceso para la recolección y análisis de datos

Mediante un análisis cualitativo, se desarrolla una estructuración de categorías, en las cuales se hace la descripción de las respuestas obtenidas por los encuestados, indicando sus puntos de vista y las expresiones usadas.

Para la recopilación de datos del estudio, se establecen citas por medio de correo electrónicos, se señala el motivo de la solicitud y se acuerda una fecha y hora para completar la encuesta.

Seguidamente, se elabora la tabulación de información y el análisis correspondiente. Adicional, se pretende realizar la descripción detallada de los conceptos de cada una de las categorías para brindar un sentido en su interpretación, además se proporciona una explicación en función del planteamiento del problema, la cual ayuda a comprender el contexto que rodea los datos.

CAPÍTULO IV ANÁLISIS Y RESULTADOS

En este capítulo de la investigación se expone la información recolectada a partir de las encuestas que se aplican a lo largo del desarrollo de la investigación, respecto a la problemática propuesta: *Transbordo de mercancías en los puertos de Costa Rica y su incidencia en el desarrollo comercial.*

La encuesta se elabora con base en los objetivos específicos del documento con la finalidad de obtener información verídica y específica de las variables cuestionadas en este documento. Seguidamente, se desarrolla el análisis de cada una de las categorías y luego se describen los resultados logrados de este estudio.

El cuestionario diseñado consta de nueve preguntas y permite analizar las respuestas dadas por los profesionales relacionados al comercio internacional sobre el tema en estudio.

El capítulo cuenta con dos partes para su explicación. En primer lugar, se detalla una tabla con las unidades de análisis planteadas y las categorías que surgen de estas. Las unidades de análisis responden directamente a los objetivos específicos de esta investigación. En la segunda parte, se describe cada una de las interrogantes planteadas con anterioridad.

A continuación, se detallan las unidades de análisis de la investigación:

Tabla 2. Unidades y categorías

Unidad	Categorías
Transporte marítimo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transporte más utilizado 2. Puertos aptos 3. Principales mejoras de los puertos costarricenses
Situación actual	<ol style="list-style-type: none"> 1. Situación portuaria actual 2. Efectos de la congestión portuaria 3. Manipulación de mercancías

Transbordo de mercancías	<ol style="list-style-type: none"> 1. Afectaciones a la carga 2. Afectaciones a la empresa 3. Afectaciones económicas
--------------------------	--

Fuente: Elaboración propia

Unidad de análisis 1

La primera unidad de análisis de la encuesta planteada se refiere al transporte más utilizado para el comercio internacional de las mercancías costarricenses y el estado actual de los puertos de carga. Con estas interrogantes se busca obtener información relevante que posibilite conocer los efectos que pueden darse o repercutir en el cargamento.

Con esta unidad de análisis se desea introducir al encuestado en el tema de trasbordo de mercancías, sus causas e incidencias.

Categoría 1: Transporte marítimo

Descripción.

La primera unidad de análisis de la encuesta planteada corresponde al objetivo número uno de la investigación, la misma se basa en el medio de transporte que más se utiliza en Costa Rica para el comercio internacional de mercancías del país, con el fin de evaluar cuál es el medio de transporte más utilizado por las empresas costarricenses o internacionales para movilizar sus cargas.

En esta categoría, la interrogante hecha a los encuestados es la siguiente: ¿Cuál medio de transporte, considera usted, es más utilizado en el comercio internacional de Costa Rica?

Se evalúan las preferencias de los comerciantes internacionales y de Costa Rica a la hora de comerciar sus productos a nivel internacional.

En la interrogante anterior los encuestados deben elegir, según su criterio personal, una opción de las tres brindadas, a saber, transporte marítimo, aéreo o terrestre.

Análisis.

A partir de la información obtenida por medio de los encuestados, se establece el transporte marítimo como el principal medio de traslado de las mercancías. Se concluye que los comerciantes nacionales e internacionales tienen como preferencia la utilización del transporte marítimo para la entrada o salida de los productos.

La elección de este medio de transporte se debe a los beneficios que brinda a sus clientes, tales como variedad en el servicio de navieras y tarifas económicas, competitivas y accesibles, las cuales varían entre empresas transportistas, temporada y distancia por recorrer.

Es el único medio capaz de transportar mayor cantidad de contenedores y mercancías de alto tonelaje o volumen; así como diferentes tipos de mercancías, por ejemplo, perecederas, no perecederas, peligrosas, dimensionales o frágiles.

Adicional, este medio es el único que puede transportar carga pesada en largas distancias a un costo razonable.

Categoría 2: Puertos aptos

Descripción.

La siguiente unidad de análisis se refiere a la capacidad de manejo de los puertos costarricenses a la hora de manipular la mercancía, y si este manejo sufre efectos directos o indirectos por la falta de tecnología, infraestructura o maquinaria moderna.

La interrogante presentada a los encuestados se basa en la utilidad de los puertos en cuanto a la comercialización de mercancías: “¿Considera aptos los puertos de Costa Rica para la comercialización de mercancías? Justifique”.

Análisis.

La interrogante genera diversas respuestas, desde los que consideran aptos los puertos hasta los que no tanto. Sin embargo, al realizar un análisis exhaustivo de cada una de las reacciones, se puede entender que los puertos costarricenses están en un proceso de mejora, en el cual están siendo innovados y modificados para ser más eficaces en su labor.

La apertura de la nueva terminal de APM Terminals trae consigo un cambio significativo en la capacidad de manejo, recepción y despacho de contenedores, volviendo los puertos más aptos y considerables antes los ojos de los comerciantes.

Algunas de las observaciones dadas por los encuestados indican que actualmente los principales puertos costarricenses cuentan con las bases necesarias para mejorar el manejo y disminuir los tiempos de respuesta, trayendo consigo mejoras en el área operativa de las empresas.

Se determina que los comerciantes se encuentran a gusto con los puertos actuales y su rendimiento es considerado competente.

A continuación, se exponen cuatro de las respuestas brindadas:

- *“Sí, considero que hace un tiempo los Costa Rica tiene buenas bases y opciones para poder generar una buena comercialización. Únicamente, necesita aumentar su personal para ser más eficaces y disminuir el tiempo de espera”* (Encuestado 1).
- *“Considero que con la apertura de APM Terminals va a contribuir con tener puertos de nivel mundial, pero se debe de trabajar en su operación. Creo que sí son aptos”* (Encuestado 2).
- *“No, específicamente por las condiciones del país como su infraestructura, trámites burocráticos, poca tecnología y carreteras poco aptas”* (Encuestado 3).
- *“Actualmente es más rápido en el atraque de los barcos y la descarga de los mismos, gracias a la nueva terminal”* (Encuestado 4).

Categoría 3: Principales mejoras de los puertos costarricenses

Descripción.

La pregunta 3 formula: ¿Cuáles considera que deben ser las principales mejoras de los puertos costarricenses?

La pregunta formulada se plantea de forma abierta al desearse conocer el criterio de cada uno de los encuestados para brindar un análisis amplio sobre las principales mejoras por considerar en cada uno de los principales puertos costarricenses.

El objetivo principal de la interrogante es conocer la opinión de los encuestados respecto al estado actual de los puertos costarricenses, al ser sus mercancías las que sufren el efecto por las deficiencias de los puertos.

Las siguientes respuestas mencionan cuáles son las apreciaciones en relación con el tema, principalmente en cuanto la infraestructura de los puertos:

- *“Hace falta mucho desarrollo tecnológico e infraestructura en el puerto de Caldera, el cual permita atender barcos más grandes”* (Encuestado 1).
- *“No hay capacidad para el ingreso de muchos barcos a la vez, deben de mejorar su infraestructura”* (Encuestado 2).
- *“Los puertos de Costa Rica no están capacitados para recibir gran cantidad de carga debido a su infraestructura”* (Encuestado 3).
- *“Tecnología de punta, mejorar procesos y buscar nuevas vías de traslado de mercancías entre puertos debido a las malas condiciones en las carreteras”* (Encuestado 4).
- *“Deben modernizar las grúas para descarga de contenedores, ya que cuando una deja de funcionar, provoca congestionamiento, esto para mejorar el servicio de transmisiones”* (Encuestado 7).
- *“El tamaño de los puertos no es suficiente para recibir tantas cargas”* (Encuestado 8).

Análisis.

Con anterioridad se muestra parte de las respuestas, en las cuales se puede notar que más de la mitad de los encuestados creen que los puertos de Costa Rica no son aptos, en especial por su infraestructura y su falta de tecnología de punta. No son considerados idóneos por ninguno de los encuestados, pero es el método más utilizado según la primera pregunta realizada.

En la actualidad su pésima infraestructura o la falta de equipo en buen estado los convierte en puertos deficientes y no aptos para la cantidad tan importante de mercancía que se mueve en ellos.

Se concluye que la realidad que se vive en el territorio costarricense a nivel portuario es bastante difícil y se carece del equipo necesario para desempeñar su labor eficientemente. La adquisición de nuevas grúas y maquinarias es una inversión importante que el Gobierno de Costa Rica debe analizar, porque con los nuevos activos el manejo, el desempeño y el tiempo de respuesta son afectados, generando mejoras en la operación.

Unidad de análisis 2

La siguiente categoría está basada en el objetivo número dos de la investigación, que establece: “Describir la situación del transbordo de mercancías en puertos costarricenses”; con esta se pretende obtener información relevante acerca de la situación actual de los sistemas portuarios del país en cuanto al trasbordo de mercancías y sus efectos.

Categoría 1: Situación portuaria actual

Descripción.

En esta ocasión, se solicita que mencionen cuáles pueden ser las principales mejoras que deben realizarse para el correcto proceso de exportación e importación, dado a su anterior criterio sobre las zonas portuarias del país.

La interrogante hecha es: ¿Conoce usted cual es la situación portuaria actual en Costa Rica, respecto a la fluidez de carga y descarga?

Análisis.

Algunas de las respuestas de los encuestados son:

- *“Considero que APM Terminals ha tenido problemas en este aspecto como parte de su puesta a punto y el ir tomando experiencia en la operación del día a día, en el caso de Caldera su situación es más regular pero podría ser más eficiente”* (Encuestado 2).
- *“La fluidez de la carga y descarga de mercancías se ve afectada especialmente en situaciones de huelga y la poca seguridad que existe en el sector”* (Encuestado 3).
- *“Personalmente, he experimentado una mejora en los tiempos de operación con la apertura de la nueva terminal”* (Encuestado 6).
- *“Considero que la situación actual de los puertos, en cuanto a la carga y descarga, es bastante efectiva. Sin embargo, los problemas se generan cuando hay huelgas o situaciones que afectan directamente este proceso”* (Encuestado 8).

Así, los encuestados recomiendan innovar el equipo de trabajo, ya sean montacargas o sus grúas, para agilizar y disminuir el tiempo en la carga y descarga de los contenedores.

Además, la mayoría de los encuestados concuerdan en que las operaciones se agilizan, pero los factores externos como las huelgas o la inseguridad de las zonas generan atrasos e incluso el paro por completo de las operaciones, ocasionando atrasos extensos y costos agregados.

Categoría 2: Efectos de la congestión portuaria

Descripción.

La interrogante planteada a los encuestados se realiza de forma abierta para conocer el criterio de cada uno de ellos; de esta manera, se recolecta mayor información sobre los efectos que el trasbordo de mercancías puede ocasionar en las empresas.

La pregunta es la siguiente: Mencione los efectos que se están dando producto de la congestión portuaria y cómo afectan a las empresas.

Algunas de las respuestas obtenidas son:

- *“Los contenedores tardan mucho más tiempo del regular para poder ser retirados de las instalaciones, lo que les ocasiona a las empresas muchos inconvenientes y pérdidas, ya que los productos que importan se requieren en muchas ocasiones con urgencia, y la espera genera pérdida de ventas y otros problemas”* (Encuestado 2).
- *“Atraso en entregas de productos a los clientes que en algunos casos se deben pagar multas por no cumplir con las fechas establecidas o daños en productos agrícolas”* (Encuestado 4).
- *“La congestión portuaria hace que los barcos se desvíen y vayan a descargar a Panamá, esto provoca atrasos en la materia prima y repuestos necesarios para la producción, lo que se vuelve en pérdidas económicas muy grandes para la empresa”* (Encuestado 6).
- *“Pérdida de dinero principalmente, puesto que cualquier movimiento innecesario de las cargas genera costos. Además de generar atrasos en la colocación de las mercancías en las empresas”* (Encuestado 8).
- *“En la congestión portuaria se presenta una gran pérdida de tiempo valioso para el consumidor ya que se retrasa la fecha de ingreso del producto por temas de descarga del barco o avión que deben esperar a que el puerto sea liberado para proceder”* (Encuestado 10).

Análisis.

Según las respuestas obtenidas, el mayor efecto que la congestión portuaria puede causar es la pérdida de dinero para la empresa, porque como en la mayoría de los casos las mercancías no pueden ser movilizadas, se generan días de atraso, provocando costos de bodegaje y demoras.

Algunas de las consecuencias de este atraso repercuten en la fecha estimada de entrega de la mercancía o material necesario para la parte operativa de las empresas productoras, lo que afecta la producción, el tiempo de entrega, el costo del producto y la credibilidad de la compañía.

La congestión portuaria produce incluso daño en la mercancía.

Categoría 3: Manipulación de la carga en los puertos costarricenses

Descripción.

Se consulta al encuestado acerca de la manipulación de la mercancía a la hora de ser trasbordada en los diversos puertos para conocer los efectos que este procedimiento tiene sobre el tránsito de la carga.

Algunas de las respuestas brindadas por los encuestados son las siguientes:

- *“Considero que los puertos tienen una muy buena manipulación de la carga, ya que personalmente nunca he conocido de casos de cargas dañadas en su manipulación o pérdidas”* (Encuestado 1).
- *“La manipulación es bastante errónea, perjudica la carga y o empaques de la misma, demora bastante en llegar a la aduana”* (Encuestado 2).
- *“No tengo información real para dar una opinión”* (Encuestado 5).

Análisis.

Los encuestados tienen diversas opiniones sobre la manipulación de la carga en los puertos costarricenses. Algunos aseguran que la misma es bastante buena, y otros que la manipulación no es acertada porque la mercancía es dañada.

Pero se puede afirmar que la manipulación de la carga juega un papel sumamente importante, pues de esta se basa el bienestar de la mercancía.

Unidad de análisis 3

En esta unidad de análisis se tiene como meta recolectar información acerca de los efectos del trasbordo de mercancías. La obtención de estos datos aporta conocimientos de las causas e incidencias que este procedimiento puede generar en el desarrollo comercial de las empresas involucradas directamente.

Esta unidad se basa en el objetivo número tres, el cual se desea obtener información sobre las afectaciones directas que el trasbordo provoca en las empresas internacionalmente comerciantes y su economía.

Categorías 1: Afectaciones a la carga

Descripción.

Con esta categoría se demuestra cuáles son las consecuencias a las que es sometida la carga cuando debe ser trasbordada para arribar a su destino final. Los encuestados responden:

- *“En el peor de los casos se puede extraviar la carga, se puede dar algún daño en el contenedor o en la carga en sí por la incorrecta manipulación de la carga, así como atrasos”* (Encuestado 1).
- *“Lo que se produce con el trasbordo es un atraso y que la mercancía se pueda dañar”* (Encuestado 3).
- *“Daños en la misma si no hay un correcto manejo, atrasos en la entrega”* (Encuestado 5).
- *“El trasbordo lamentablemente es necesario ya que muchas veces la naviera no ofrece un servicio directo a Costa Rica, esto puede causar daños en la mercancía por una mala manipulación en puertos”* (Encuestado 7).
- *“La carga puede llegar desde golpeada hasta mojada o incluso pueden perderla o dejarla botada en un puerto extranjero”* (Encuestado 9).

Análisis.

Los encuestados están de acuerdo en que el trasbordo de mercancías puede provocar daños irreparables en la carga, desde golpes en la mercancía hasta la pérdida del contenedor completo en otros puertos.

No obstante, como indica el encuestado número 7, no se puede evitar que el trasbordo se lleve a cabo, ya que depende del puerto de embarque y del puerto de destino; en muchas

ocasiones la naviera no ofrece servicios directos y es acá donde surge la necesidad de trasbordar la mercancía.

Siete de los encuestados señalan los atrasos como principal afectación a la carga y a los empresarios, porque muchos de ellos pierden credibilidad cuando la fecha concordada no se da.

Cinco de ellos consideran que las cargas sufren daños a la hora de sufrir transbordo o cuando la congestión portuaria prevalece en la zona. En muchas ocasiones se dan pérdidas totales o permanentes de un producto, esto puede ser ocasionado por daños propiamente en el contenedor.

Y solo dos de ellos comentan la pérdida física de las mercancías, como por ejemplo, a partir de hurtos.

Categoría 2: Afectaciones a la empresa

Descripción.

La interrogante planteada a los participantes es: Mencione las incidencias que el transbordo ocasiona en su compañía, formulada con el propósito de conocer de qué manera puede este afectar directamente a la empresa que se encuentra afrontando una congestión portuaria.

Los encuestados contestan:

- *“Deben pagar costos elevados, falta de cumplimiento a la hora de entregar la mercancía”* (Encuestado 1).
- *“Los tiempos de tránsito se ven elevados y pueden durar más de dos meses”* (Entrevistado 2).
- *“Se deben costear gastos adicionales, además de costos elevados, retrasos de llegada”* (Entrevistados 3).
- *“Tiempo de tránsitos elevados, provocan gran atraso y pérdidas para la empresa”* (Entrevistado 4).

- *“Tiempos de tránsitos elevados, esto puede generar problemas en el mercado local”* (Entrevistado 5).
- *“El trasbordo lamentablemente es necesario ya que muchas veces la naviera no ofrece un servicio directo a Costa Rica, dependiendo de dónde salió muestra mercancía, y esto extiende el tiempo de tránsito de la carga, por lo que hay que esperar más”* (Entrevistado 8).

Análisis.

Los encuestados consideran que uno de los mayores problemas es el tiempo elevado de tránsito. Este efecto puede causar pérdidas de dinero importantes para la empresa, incluso muchas de las empresas pierden credibilidad ante los clientes por incumplir con la entrega del producto en la fecha establecida.

En el caso de ser una licitación, debe estar a tiempo para el debido concurso y si esta no llega, pueden ser descalificados y perder sumas millonarias de dinero.

Además, las empresas pierden credibilidad ante los clientes por incumplir con la entrega del producto en la fecha establecida, pero solo el 10 % lo ve como una consecuencia significativa.

Categoría 3: Afectaciones económicas

Descripción.

Con la última interrogante se cuestionan los efectos que el trasbordo puede ocasionar a nivel económico en una empresa y cómo este puede repercutir internamente en la compañía. Se desean conocer los efectos más comunes a los cuales deben enfrentarse con frecuencia las empresas comerciantes. A continuación, se exponen las tres respuestas más relevantes:

- *“Económicamente puede generar pérdida de dinero debido a los atrasos generados. Además, cabe la posibilidad de perder la venta de mercancías por no tener a tiempo la carga debido a algún trasbordo”* (Encuestado 5).

- *“Costos adicionales, tipos de cambios fluctuantes, los cuales afectan el presupuesto estipulado previamente”* (Encuestado 8).
- *“Por medio del transbordo se pueden obtener mejores tarifas de flete internacional, pero también se corre el riesgo de atrasos o pérdidas en la mercancía”* (Encuestado 10).
- *“Al perderse algún producto en el mismo, tenemos que correr para cumplir con las necesidades del cliente que lo necesita, esto afecta nuestra economía porque entre más rápido podemos reponer el producto más caro nos sale ya sea viaje, flete, compras locales y demás* (Encuestado 4).

Análisis.

Las respuestas obtenidas indican que los efectos económicos en su mayoría son negativos, al ser más probable obtener pérdidas a causa de los atrasos generados por el trasbordo. Si bien es cierto, gracias a los transbordos se pueden obtener tarifas especiales o un poco más económicas, no se garantiza que no se vayan a presentar gastos a lo largo del tránsito de la mercancía.

Las empresas deben estar preparadas ante estas situaciones al ser bastante frecuentes.

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- De acuerdo a los datos obtenidos en la encuesta aplicada, se concluye que el método de transporte más utilizado por las empresas exportadoras e importadoras de Costa Rica es el medio marítimo. Se emplea más de un 80 % gracias a los beneficios ofrecidos a las empresas.
- Además, con la investigación se identifica que las infraestructuras y la falta de equipo son los principales defectos por mejorar presentes en el área comercial del país. Son aspectos que deben resolver a corto plazo el Complejo Portuario Limón-Moín y la Sociedad Portuaria de Caldera, ya que durante el desarrollo de la investigación se comprueba que estas son causantes de problemas diarios y constantes, ya sea en la carga y descarga del producto o en la recepción de un buque.
- La Administración Portuaria, como se determina con anterioridad, también debe ser cambiada para generar un nuevo ambiente y mejorar las gestiones administrativas que se encuentran activas, pero son obsoletas desde hace bastantes años, al igual que sus sistemas tecnológicos. No obstante, los encuestados sugieren que la innovación de equipos y maquinaria sea la prioridad actual.
- A partir de lo investigado, se concluye que las personas que laboran para este sector se encuentran informadas acerca de la situación actual que vive el país y puertos vecinos.
- De acuerdo a lo desarrollado en este documento, se establece que los puertos marítimos del Complejo Portuario Limón-Moín y la Sociedad Portuaria de Caldera tienen como función principal la recolección de aranceles e impuestos para la mejora económica del país pues más del 80 % de las mercancías entran y salen por este medio.
- La congestión portuaria genera atrasos en las cargas, ocasionando altos costos adicionales y pérdida de credibilidad como empresas al no cumplir con las fechas de entrega acordadas. Cabe agregar que los incumplimientos pueden ser mayormente provocados por esta causa.
- Según la información recolectada, los participantes concuerdan en un 100 % que los procesos logísticos son deficientes.

- Se determina que la utilización del transbordo en las importaciones con destino final a Costa Rica no es opcional. Los puertos costarricenses, como bien se analiza, no cuentan con la capacidad de recibir un buque de gran tamaño, por ello se deben emplear *feeders*. Este método es necesario para efectuar las importaciones y exportaciones del país al continente oriental, sin excepciones.
- El transbordo genera daños en el cargamento, pérdidas en la mercancía, así como altos costos y pérdidas económicas para las empresas involucradas. El transbordo crea usualmente congestiones portuarias, las cuales originan retrasos en la carga y descarga de mercancías y estas alargan el tiempo de tránsito de la mercancía.
- Las cargas provenientes del continente asiático con destino a Costa Rica son las que usualmente se trasbordan, debido a que la infraestructura portuaria del país no está en la capacidad de recibir un vapor que requiera de gran calado.
- Se concluye que las consecuencias económicas generadas por el transbordo de mercancías son muy importantes para la empresa porque los constantes retrasos o el daño en la mercancía origina problemas con el cliente final. Adicional, se determina que de ser una empresa productora, las consecuencias de un retraso o un daño tienen un efecto directo en la producción de la misma.
- Además, gracias a los datos obtenidos en la encuesta realizada, se puede asegurar que este método causa disconformidad e inseguridad en los clientes, porque no tienen la certeza de la llegada de la mercancía.
- Según la investigación, se afirma que las pequeñas y medianas empresas no cuentan con el apoyo económico por parte de las entidades bancarias pues los requisitos que deben cumplir para optar por un financiamiento son exagerados.
- Cabe recalcar que el estudio indica que los pequeños y medianos empresarios no cuentan con capital propio que puedan aportar para el crecimiento de la compañía.
- Se determina que el trasbordo de mercancías se presenta porque en muchas ocasiones las navieras no cuentan con servicios directos o la tarifa es más accesible al existir al menos un puerto de escala en la ruta; asimismo, la congestión portuaria que se presenta por diversas razones puede afectar la movilización de los cargamentos e incluso las constantes huelgas en las zonas portuarias del país. Esto provoca grandes consecuencias a las empresas, se deduce que las afectaciones son económicas en su mayoría.

Recomendaciones

A continuación se expone una serie de recomendaciones adecuadas a los resultados obtenidos de la presente investigación:

- A las diversas empresas comercializadoras que importan mercancías de manera aérea, buscar opciones en el medio marítimo al este contar con costos accesibles y servicios de buena calidad. Además, se les aconseja a las navieras realizar estudios para evitar problemas comunes como lo son el atraso o el roleo de cargamento, con esta estrategia pueden atraer clientes e incrementar la venta de sus servicios.
- El 80 % de las cargas son exportadas o importadas vía marítima, se le recomienda al Ministerio de Obras Públicas y Transporte agilizar la construcción del Canal Seco para optimizar los procesos actuales y ser más competentes en el transporte de cargas; así mismo, mejorar las posibilidades del comercio internacional y sus comerciantes.
- A las zonas portuarias del territorio costarricense, a la Junta Administrativa Portuaria de la Vertiente Atlántica y a la Sociedad Portuaria de Caldera, mitigar sus deficiencias y adquirir equipo moderno a corto plazo, ya que de lo contrario se ocasionan pérdidas económicas para el país.
- Al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hacer inversiones en áreas específicas para poder solucionar a corto plazo las deficiencias portuarias que se dan en el Complejo Portuario de Limón-Moín y en la Sociedad Portuaria de Caldera.
- La mejoría, modificación e innovación en la infraestructura, equipo y tecnología de los principales puertos costarricenses es un punto clave para mejorar e incrementar los ingresos que el país recibe por medio del Comercio Internacional.
- Como se observa, la situación actual de los puertos es deficiente, por lo que se les recomienda a la Junta de Administración Portuaria de la Vertiente del Atlántico y a la Sociedad Portuaria de Caldera llevar a cabo estudios para mitigar la congestión portuaria.
- Además, la mitigación evitaría en gran medida la congestión portuaria y el retraso producido por el transbordo. Costa Rica necesita contar con puertos marítimos competitivos en la zona porque al ser un país con relaciones internacionales estable, puede permitirse ser un país “proveedor” para la zona de Centroamérica.
- A las pequeñas y medianas empresas interesadas en dar a conocer su producto en mercados internacionales, contar con afiliados y asociados, los cuales les brinden la

ayuda necesaria y conocimientos en el área de exportaciones, para evitar tener pérdidas a causa de la congestión portuaria. Si desean obtener ayuda para exportar su producto con éxito, dentro de las sugerencias cabe mencionar que una excelente opción para las empresas en desarrollo es la Promotora de Comercio Internacional de Costa Rica, la cual brinda capacitaciones y la ayuda necesaria en cuanto a estudios logísticos y de mercados internacionales.

- A las empresas, exportar e importar su producto con tiempo previo para evitar atrasos o costos adicionales en los cargamentos. Se les sugiere buscar contratos que les favorezcan.
- A las empresas exportadoras e importadoras y empresas de logística costarricenses, dar un seguimiento exhaustivo de los avances de las cargas.
- El trasbordo de mercancías trae consigo implicaciones que afectan directamente la carga y la economía del consignatario, por lo que se le recomienda al importador que solicite su carga con tiempo suficiente para que los atrasos que puedan existir no tengan un impacto significativo en la operación. Adicional, se les recomienda utilizar una consolidadora de carga, con experiencia en el mercado, la cual pueda manejar la gestión sin inconvenientes.

REFERENCIAS

- Armesta, G. y Vargas, P. (2008). *Análisis y diseños de un sistema de gestión de operaciones aduaneras para una agencia de aduanas*. (Trabajo de graduación). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (2 de mayo de 2002). Ley de Fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas. (Ley 8262, 2002). Publicado en La Gaceta 94 del 17 de mayo de 2002.
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (30 de abril de 1964). Código de Comercio. (Ley 3284, 1964). Publicado en La Gaceta 119 del 27 de mayo de 1964.
- Barrantes, R. (2013). *A la búsqueda del conocimiento científico*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- Cardona, A. (2016). *Ventajas del transporte marítimo de corta distancia*. Recuperado de: <https://www.sertrans.es/transporte-internacional/ventajas-del-transporte-maritimo-de-corta-distancia/>
- Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). (2013). *Estudio de factibilidad del desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica*. Recuperado de: <http://cocatram.org.ni/Informe%20Alcance%201%20-%20Version%20Final.pdf>
- Corrales, C. (1998). *Nociones de derecho mercantil*. Costa Rica: EUNED.
- Crawford, D. (2007). *Evaluación del Sistema Integrado de Operaciones Portuarias de JAPDEVA (SIOPJ) y propuesta de normalización informática*. (Tesis de maestría profesional en Maestría Profesional en Administración y Dirección de Empresas). Universidad de Costa Rica.
- Danfoss. (s.f.). *Contenedores frigoríficos*. Recuperado de: <http://refrigerationandairconditioning.danfoss.mx/applications/transport-refrigeration/reefer-container/#/>
- Diario del Exportador. (2017). *Los riesgos más frecuentes en el transporte de carga*. Recuperado de: <https://www.diariodelexportador.com/2018/07/los-riesgos-mas-frecuentes-en-el.html>
- Dirección General de Aduanas (2013). *Manual de Procedimientos Aduaneros*. San José. Costa Rica: Ministerio de Hacienda. Recuperado de:

- http://www.hacienda.go.cr/docs/51cb54ca0bc42_MANUALDEPROCEDIMIENTOSADUANEROSTICA.pdf
- Ferraro, E. (2002). *Reseña del trueque, intercambio*. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/509/50901414.pdf>
- Ferraro, E. (2002). Trueque intercambio y valor: un acercamiento antropológico. *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, (14), 150-152. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/509/50901414.pdf>
- Fitoria, M. (2015). *Transbordo de mercancías en el comercio internacional y sus incidencias en la determinación del origen en los acuerdos comerciales y tratados de libres comercio*. (Trabajo de graduación). Universidad Internacional de las Américas. Costa Rica.
- Gobierno de El Salvador, Ministerio de Hacienda. (s.f.). *Transbordo y expedición directa Tratado de Integración Eco. C.A.* Recuperado de: http://www7.mh.gob.sv/pmh/es/Temas/Manual_Unico_de_Operaciones_Aduaneras/Criterios_uniformes_de_Aduanas/Criterios_de_Origen/Transbordo_y_Expedicion_Directa_Tratado_de_Integracion_Eco_C_A_.html
- GobiernoCR. (2017). *\$20 millones en proyectos impulsan modernización de Puerto de Caldera*. Recuperado de: <http://gobierno.cr/20-millones-en-proyectos-impulsan-modernizacion-de-puerto-caldera/>
- GobiernoCR. (2018). *Japdeva realizó fuerte inversión para renovar actividad portuaria y apoyar desarrollo regional de Limón*. Recuperado de: <http://gobierno.cr/japdeva-realizo-fuerte-inversion-para-renovar-actividad-portuaria-y-apoyar-desarrollo-regional-de-limon/>
- Happag-Lloyd. (2019). *Trace container*. Recuperado de: <https://www.hapag-lloyd.com/en/home.html>
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la investigación*. México, D.F.: McGraw Hill Education.
- Instituto Nacional del Café (ICAFFE). (s.f.). *Historia del café de Costa Rica*. Recuperado de: <http://www.icafe.cr/nuestro-cafe/historia/>
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). (2014). *Terminal Hernán Garrón Salazar (Terminal de Limón)*. Recuperado de: http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/informacion_portuaria/infraestructura_equipo/terminal_hernan_garron_salazar.html

- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). (2019). *Información general C.P.L. (Complejo portuario de Limón)*. Recuperado de: http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/informacion_portuaria/informacion_general_clp.html
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). (s.f.). *Terminal Hernán Garrón Salazar*. Recuperado de: http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/informacion_portuaria/infraestructura_equipo/terminal_hernan_garron_salazar.html
- Lara, M. (2006). *El diagnóstico mercantil del canal de Panamá según su modernización y el impacto en los puertos costarricenses*. (Trabajo de graduación). Universidad Internacional de las Américas. Costa Rica.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2 de octubre de 2015). Lineamientos sobre la aplicación de las disposiciones de “tránsito y transbordo”, en las importaciones de mercancías para las cuales se solicita trato arancelario preferencial al amparo de los tratados de libre comercio vigentes en Costa Rica. (Resolución 00048, 2015). Publicado en La Gaceta n.º 119 del 14 de octubre de 2015.
- Ministerio de Hacienda. (9 de febrero de 2000). Procedimiento de transbordo de mercancías entre barcos. (Circular DNP-014-2.000, 2000).
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (2011). *Plan de Transporte de Costa Rica 2011-2035*. San José, Costa Rica: Autor.
- Monte de Oca, R. (2013). *Manual específico para el transbordo de mercancías*. Ecuador: Acupass.
- Oxford Living Dictionaries. (2018). *Container*. Recuperado de: <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/container>
- Oxford Living Dictionaries. (2018). *Mercancía*. Recuperado de: <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/mercancia>
- Oxford Living Dictionaries. (2018). *Puerto*. Recuperado de: <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/puerto>
- Plan Cameral de las Exportaciones. (s.f.). *¿Qué aspectos técnicos específicos presenta el transporte marítimo a diferencia del resto de transportes?* Recuperado de:

- http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/62ad61fd-a808-4e66-90f1-13fbb2d7bcb6_2015.pdf
- Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2015). *Memoria Institucional 2015*. Recuperado de: https://procomer.com/downloads/estudios/estudio_estadistico_2015/Anuario_Estadistico
- Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2017). *Memoria Institucional 2017*. Recuperado de: <https://www.procomer.com/es/acerca/informes#informes>
- Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2018). *Sectores exportadores Costa Rica*. Recuperado de: <https://www.procomer.com/es/sectores-exportadores-costa-rica>
- Ríos, D. y Corrales M. (2018). *Evaluación de la legislación marítima y portuaria costarricense ante los retos del transporte marítimo globalizado*. Universidad Estatal a Distancia. Recuperado de: <https://investiga.uned.ac.cr/proyectos/evaluacion-de-la-legislacion-maritima-y-portuaria-costarricense-ante-los-retos-del-transporte-maritimo-globalizado/>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte de los Puertos de México. (s.f.). *Las perspectivas y actualidad del tráfico marítimo de corta distancia en América Latina y el Caribe*. Recuperado de: <http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2013Seminars/13LatinCaribbeanEMC/Badillo%2C%20Javier.pdf>
- Sociedad Portuaria Puerto Caldera Costa Rica. (2018). *Infraestructura del puerto Caldera*. Recuperado de: <https://www.spcaldera.com/infraestructura/>
- Sociedad Portuaria Puerto Caldera. (2019). *Capacidad física de puerto Caldera*. Recuperado de: <https://www.spcaldera.com/infraestructura/>
- TIBA México. (2015). *Glosario de términos marítimos portuarios*. Recuperado de: <https://www.tibagroup.com/mx/glosario-de-terminos-maritimos-portuarios>
- Tovar, M. (2008). *Modos de transporte y su desarrollo*. (Trabajo para optar por el título de Ingeniería Civil). Instituto Politécnico Internacional. México.
- Veconinter. (2015). *Las 4 ventajas del transporte marítimo y su importancia*. Recuperado de: <https://www.veconinter.com/las-4-ventajas-del-transporte-maritimo-y-su-importancia/>

APÉNDICES

ENTREVISTA

Mi nombre es Daniela Sofía Morales González, estudiante de la Universidad Internacional de las Américas y actualmente me encuentro desarrollando el proceso de tesina para obtener el grado de bachiller en Comercio Internacional, bajo el título *Transbordo de mercancías en puertos de Costa Rica y su incidencia en el desarrollo comercial*, por lo cual agradecería que respondiera las siguientes interrogantes. La información obtenida será utilizada únicamente para efectos de la investigación.

1. ¿Cuál medio de transporte, considera usted, es más utilizado en el comercio internacional de Costa Rica?

() Terrestre

() Marítimo

() Aéreo

2. ¿Considera aptos los puertos de Costa Rica para la comercialización de mercancías? Justifique.

3. ¿Cuáles considera usted que deben ser las principales mejoras de los puertos costarricenses?

4. ¿Conoce usted cuál es la situación portuaria actual en Costa Rica, respecto a la fluidez de carga y descarga?

5. Mencione los efectos que se están dando producto de la congestión portuaria y como afectan a las empresas

6. ¿Cómo considera que es la manipulación de la carga en puertos costarricenses?

7. ¿Cómo afecta a la carga este procedimiento?

8. Mencione las incidencias que el transbordo ocasiona en su compañía

9. ¿Económicamente, cómo afecta el transbordo?