

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS

VICERRECTORÍA ACADÉMICA

**ANÁLISIS DE LAS FALENCIAS LOGÍSTICAS DE DISTRIBUCIÓN EN EL
COMERCIO DE LAS MATERIAS PRIMAS DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y SUS EFECTOS NACIONALES POR LA CRISIS DE LOS CONTENEDORES
MARÍTIMOS EN EL COMERCIO GLOBAL EN EL PERÍODO 2016-2021.**

NOMBRE DEL AUTOR:

JAVIER ALEJANDRO PÉREZ MADRIGAL

SEDE CENTRAL, 2022

Tabla de contenido

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	10
1.1 Planteamiento del problema	16
1.2 Objetivo general	20
1.2.1 Objetivos específicos.....	20
1.3 Justificación.....	21
1.4 Antecedentes	23
1.5 Proyecciones.....	30
1.5.1 Alcances.....	30
1.5.2 Limitaciones.....	31
CAPÍTULO II. MARCO DE REFERENCIA	32
2.1 Marco histórico.....	32
2.2 Marco conceptual.....	41
2.2.1 Comercio internacional.....	41
2.2.2 Comercio nacional.....	48
2.2.3 Fletes marítimos.....	55
2.2.4 Sectores portuarios	56
2.2.5 Materias primas.....	62
2.2.6 Crisis de los contenedores	66
2.3 Marco referencial.....	67
2.3.1 Teoría clásica de la ventaja absoluta	67
2.3.2 Teoría de la ventaja comparativa	69
2.3.3 Teoría pura y monetaria del comercio internacional.....	71
2.3.4 Teoría del equilibrio y el comercio internacional	72
2.3.5 Teoría sobre el origen del intercambio desigual	74
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	76
3.1 Enfoque	76

3.2 Diseño	76
3.3. Fuentes	77
3.4 Población y muestra.....	77
3.5 Unidades de análisis.....	78
3.6 Instrumentos	80
3.7 Recolección y procesamiento de datos	83
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	101
4.1 Falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica.....	101
4.2 Efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica.....	104
4.3 Respuesta portuaria nacional frente a la crisis de los contenedores entre los años 2016-2021	105
4.4 Repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación	107
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	112
5.1 Conclusiones	112
5.2 Recomendaciones	113
Referencias bibliográficas	115

Resumen ejecutivo

La crisis de los contenedores ha sido una situación que ha afectado a los puertos de todo el mundo, haciendo que empresas se vean en desventaja en sus negocios y a su vez genera grandes y crecientes pérdidas de recursos materiales y monetarios. El impacto a países como Costa Rica genera gran problemática en el tema de materias primas para la manufactura nacional la cual es relevante en el ámbito del comercio internacional.

La emergencia sanitaria y las acciones de confinamiento originadas por la pandemia, facilitaron que la economía se paralizara y con esta, las importaciones y exportaciones por tierra, aire y mar, tanto así que se reportaron muchos puertos y navíos estancados en múltiples ubicaciones marítimas a nivel mundial; razón por la cual se detectan falencias en la logística de distribución en el sector de las materias primas del mercado costarricense, esto se debe a que hubo una demanda abrupta en los fletes marítimos, lo que llevó a que se encareciera la oferta y su consecuencia fueron atrasos en los envíos internacionales y los costos fueran aún mayores.

La presente investigación desea analizar qué conllevó a una alta demanda de fletes marítimos y cómo afectó al mercado nacional esta situación de las materias.. Se obtuvo como resultado la identificación de una serie de situaciones poco comunes que han afectado la disponibilidad de barcos y contenedores en el mercado y por consiguiente ha presionado al aumento en los precios de los fletes marítimos, la afectación en las frecuencias y muchos importadores que se quedaron sin productos.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

El comercio internacional ha aumentado su importancia en los últimos años, cada vez más países y regiones dependen de esta comercialización para contribuir al comercio mundial y verse beneficiados por las exportaciones e importaciones. Esto mayormente ha sido provocado conforme ha avanzado el tiempo debido a la globalización que trae consigo una serie de cambios industriales, un creciente tránsito de bienes de forma libre y la producción exponencial de servicios; siendo la transportación marítima a través de los contenedores un factor clave en el desarrollo comercial internacional en este proceso de globalización (Aguilar-Vargas et al., 2022).

Al comienzo de la pandemia por la enfermedad por coronavirus de 2019 (COVID-19) las expectativas eran que el comercio marítimo, incluyendo el comercio en contenedores, experimentaría una fuerte desaceleración. Sin embargo, los cambios en las pautas de consumo y compra desencadenados por la pandemia, incluyendo un aumento de comercio electrónico, así como las medidas de bloqueo, han provocado un aumento de la demanda de importaciones de productos de consumo manufacturados, gran parte de los cuales se trasladan en contenedores marítimos (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

En el tercer trimestre de 2020, la disminución de las medidas de bloqueo y las diferentes velocidades de la recuperación en todo el mundo, así como los paquetes de estímulo que apoyan la demanda de los consumidores, la creación de inventarios y la anticipación de nuevas oleadas de la pandemia, contribuyeron a provocar un nuevo aumento de los flujos comerciales en contenedores (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

En la actualidad, la crisis de los contenedores ha sido una situación que ha afectado a los puertos de todo el mundo, haciendo que empresas se vean en desventaja en sus negocios y a su vez generando grandes y crecientes pérdidas de recursos materiales y monetarios. lo cual lleva a investigar sobre los eventos involucrados en la crisis de contenedores marítimos que afecta los mercados globales tanto por problemas relacionados con este comercio, como por otras situaciones económicas, sociales y de salud que se generan en los gobiernos internacionales, pero en específico al mercado de importaciones nacionales.

Entonces, desarrollar estudios en esta área es relevante a nivel académico y científico porque se requiere conocer con mucho más detalle sobre las causas y el proceso de los

contenedores marítimos en los puertos nacionales, así como las decisiones y acciones tomadas para solventar esta problemática en un sector comercial de relevancia, en el que se involucran los clientes, los proveedores y la materia prima o productos finales a exportar.

Es valioso, además, investigar de manera más profunda los efectos que traería a la economía nacional en el caso de que pueda extenderse por muchos años más, así como investigar lo que conllevaría en materia de importaciones y exportaciones. Sobre el contexto nacional, el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica, son las encargadas de definir y dirigir, la política comercial externa y de inversión extranjera, los mecanismos de coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, los ministerios y las entidades públicas competentes, dirigir las negociaciones comerciales y de inversión, bilaterales y multilaterales, participar junto con otras entidades nacionales en la definición de la política arancelaria y en las políticas referentes a exportaciones e inversiones, para representar al país en la Organización Mundial del Comercio y en los demás foros comerciales (Murillo y Soto, 2020).

Adicionalmente, el impacto a países como Costa Rica genera gran problemática en el tema de materias primas para la manufactura nacional que como bien se conoce, es un país que goza de empresas de manufactura relevantes en el ámbito del comercio tanto nacional como internacional y en el cual se depende en gran medida de la importación de los materiales necesarios, ya que estos permiten que la economía se mantenga activa.

Se sabe que los contenedores marítimos se consideran como los mejores y más rápidos entre los diferentes métodos para transportar productos o servicios que las empresas envían o reciben. Además, se conoce que el escenario internacional del comercio de exportación cambia a menudo entre los distintos países involucrados, debido a las políticas internas de cada nación y se generan competencias entre diferentes puertos en los que los transportistas cumplen un papel valioso en el proceso (Aguilar-Vargas et al., 2022).

Lo que ha conllevado a que la demanda de estos en los últimos años sea cada vez mayor, generando así que los costos de movilización sean más elevados, ya que las navieras mueven una cantidad limitada de contenedores por viaje a varios puertos, esto significa ciertos atrasos en las entregas de estos contenedores para su despacho y distribución en los puntos acordados. Lo que evidencia un proceso riguroso detrás de las exportaciones e importaciones, en donde median legislaciones, regulaciones, materiales y recursos humanos y

económicos, siendo importante considerar estos aspectos para garantizar la efectividad de los procesos o por el contrario las complicaciones y detrimento de estas actividades comerciales.

Así la situación complicada que posee Costa Rica en este tema, está relacionada con que los sectores portuarios tomaron medidas para solventar estos atrasos de una manera un tanto más eficiente en comparación con otros países de la región, no obstante, no se ha logrado resolver del todo, ya que los costos que conllevan esta logística de distribución de contenedores marítimos no han bajado sus precios por flete, lo que complica aún más a los empresarios y pequeñas empresas que financian sus operaciones con las importaciones.

Inicialmente, la conocida crisis de los contenedores marítimos se presenta en los inicios de la pandemia por el virus del COVID-19, virus que atrajo mucha incertidumbre a nivel comercial, económico y político, ya que muchos puertos sino la mayoría, estuvieron cerrados o trabajando a una capacidad mínima como producto de los múltiples contagios que había durante esos primeros meses del virus, sumado al aumento en el tiempo de recepción de las mercancías que entraban o salían de los mismos puertos, debido a la ralentización del comercio en general.

Es así como la emergencia sanitaria y las acciones de confinamiento originadas por la pandemia, facilitaron que la economía se paralizara y con esta las importaciones y exportaciones por tierra, aire y mar. Sobre esto, se reportaron muchos puertos y navíos estancados en múltiples ubicaciones marítimas a nivel mundial, lo que produjo que muchas cargas que tenían que llegar a su destino no pudiesen llegar a abastecer a distintos sectores de productos de primera necesidad y materias primas, hidrocarburos, entre otros (Aguilar-Vargas, et al., 2022).

Desde el inicio de la crisis vinculada a la pandemia de COVID-19, los Estados habían optado por de bienes de consumo básicos, sino también por equipos de emergencia en respuesta a la pandemia. El resultado fue una prolongada paralización de los cargamentos de contenedores llenos en los principales destinos de consumo, paralizando el comercio entre China y Europa del Norte, Europa y América del Norte, así como varios países en desarrollo, entre ellos África.

En el último trimestre de 2020, el crecimiento económico se reanudó como resultado de las medidas posteriores a la pandemia. Tras la interrupción total después del auge del

consumo en Estados Unidos, los contenedores se bloquearon en el tercer trimestre de 2020 y se produjo una cadena de acontecimientos que desestabilizó el mercado (Yamen, 2022).

En cuanto a los volúmenes de comercio, casi el 60% del tráfico mundial de mercancías se realiza en contenedores, con unos 180 millones de contenedores en el mundo, pero se almacenan en el lugar equivocado. Alrededor del 80% de estos contenedores son fabricados por tres empresas chinas (China International Maritime Containers Ltd. -CIMC-, Dong Fang International Container -DFIC- y Changzhou Xinhua hang International Containers -CXIC) que los ponen a disposición de empresas de *leasing* de contenedores para su alquiler a las navieras.

Tres empresas dominan el mercado de *leasing*, especialmente Textainer, Triton y CAI, que han publicado resultados impresionantes para el año 2020. Al salir del confinamiento, los armadores confiaban en que se produjera una fenomenal caída del consumo en Europa. Muchos contenedores se enviaron a Estados Unidos y otros a Extremo Oriente (Yamen, 2022).

El comercio transpacífico se vio favorecido en detrimento de otros destinos, como África, donde se observaron cancelaciones de varias escalas (navegación en blanco). Esto provocó un aumento de las tarifas de flete, que, combinado con la crisis de Ucrania, contribuyó a elevar el precio de las mercancías y así, se facilitó a elevar los umbrales de inflación.

Por lo tanto, es necesario considerar el impacto de la crisis de escasez de contenedores vacíos en el comercio marítimo mundial y las medidas adoptadas para afrontarla. El objetivo de esta reflexión es proporcionar y abogar por que se tengan en cuenta los intereses de los países en desarrollo y controlar la evolución de los fletes provocada por la escasez de contenedores (Yamen, 2022).

El foro de la UNCTAD, que ya se había utilizado en el pasado para la adopción de un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, es muy apropiado para este ejercicio. La reanudación del transporte de mercancías tras el confinamiento en 2020 ha creado una escasez de contenedores. La consecuencia inmediata de esta situación es un aumento de las tarifas de flete, ya que algunos armadores están cobrando de hasta 10.000 dólares por contenedor de 40 pies para algunos destinos (el doble de las tarifas aplicadas antes de la crisis) (Yamen, 2022).

En pocos meses, el precio del transporte desde Asia se ha multiplicado por cuatro o cinco. El flete y las tarifas de los fletes han alcanzado máximos históricos, especialmente hacia Sudamérica y África Occidental, donde son más altas que en todas las demás regiones. A principios de 2021, por ejemplo, los fletes entre China y Sudamérica han aumentado un 63% en la ruta Asia-Costa Este de América del Norte. En la ruta Asia-Costa Oeste de Estados Unidos el aumento es de alrededor del 145% (Yamen, 2022).

Entendiéndose el inicio de la crisis, se puede visualizar la notable escasez de transporte de estos contenedores y sus costos de movilización en los diferentes transportes marítimos. Adicionalmente, los países de todo el mundo en un intento para contener los contagios del virus, se impusieron bastantes regulaciones y restricciones en sus fronteras marítimas, lo que los puertos tuviesen cierren temporales o permanentes. Esto llevó a que los barcos cargueros se movilizaran de un puerto a otro en forma limitada debido a la poca demanda marítima.

Sin embargo, conforme pasaron los meses y se implementaron en el sector salud diversas decisiones, políticas y acciones para minimizar el contagio y las consecuencias del coronavirus en los sectores de sociedad, es que la economía mundial volvió a retomarse poco a poco. Actualmente ya no está estancada y se está empezando a reactivarse bajo el transporte marítimo de mercancías, lo que obviamente lleva a un aumento notable en la demanda de los contenedores marítimos para exportar o importar bienes.

Al haber una demanda abrupta de barcos y contenedores, se generan diversos atascos en diferentes factores como las accesibilidades a las rutas comerciales, las aperturas parciales en terminales navieras importantes, los barcos que han dejado de funcionar por tanto tiempo en espera de volver a zarpar y múltiples factores que podrían volver caótica la reactivación del comercio marítimo si no se establecen los parámetros y pautas a seguir.

Todos estos factores podrían, de manera directa o indirectamente, afectar el flujo de suministro. Para evitar esto, las partes involucradas tienen un rol enorme en este conflicto comercial ya que, desde el comprador, que podría ser una persona que ordena sus productos por internet, una empresa y hasta un gobierno, las políticas de exportación e importación limitadas por el sector salud, pueden afectar el flujo comercial entre países por los envíos de contenedores marítimos, ya que limita a las empresas con las regulaciones y las restricciones mencionadas anteriormente.

La actualidad de esta situación conlleva a que muchos puertos decidan sobre los contenedores que se encuentran en espera de ser despachados ya que se habla de semanas o meses hasta que un barco carguero pueda encontrar espacio para ubicarlo en la nave y llevarlo por la ruta comercial específica de ese contenedor marítimo. Es importante recordar que no todos los cargueros y navieras poseen las mismas rutas comerciales y en la mayoría de los casos, se atrasan en las entregas por los transbordos que se realizan en otros puertos, más o menos el mismo proceso con una escala de avión en un país que no es el destino.

El impacto que genera esta crisis para el mercado nacional, así como el impacto negativo a la importación de materias primas es relevante para poder volver a activar las economías. Esto destaca la necesidad de hacerle frente a una problemática que ha azotado a todo el mundo y que muy pocos países han encontrado la forma de resolver, aun habiendo desarrollado diversas iniciativas para contrarrestar estos efectos, los métodos siguen sin ser exitosos.

Costa Rica, por tanto, debe y puede entender el funcionamiento del comercio internacional en tema naviero para poder solventar las necesidades de las empresas a nivel local. Adicionalmente, se espera que esta investigación explique de una manera transparente, objetiva y con buena fe, lo que conlleva a la alta demanda de estos fletes marítimos y a su vez analizar a fondo las decisiones portuarias a nivel nacional. Así como ser un ejemplo que impulse y apoye futuras investigaciones para que se pueda solventar de manera correcta la problemática en la región.

Se pretende entonces con el estudio, proponer un análisis del impacto que poseen los puertos del territorio nacional con el tema de los contenedores marítimos, así como su impacto en la importación de materias primas. También se considerarán otros factores que se ven involucrados dentro de la problemática, de forma indirecta, pero que de igual manera fueron observados para su abordaje contextual.

También, esta investigación daría salida a futuras decisiones en el Gobierno para así crear las condiciones óptimas en los puertos para atacar de una manera objetiva y eficaz las falencias que se viven en la distribución de las materias primas, importantes y decisivas para muchas empresas que se encuentran en el territorio nacional.

Se abarcan los puntos de enfoque de esta problemática en donde los puertos nacionales reportan las falencias logísticas por la crisis de contenedores marítimos, los

mismos contenedores y su poca oferta para la gran demanda de movilización de estos a nivel mundial.

1.1 Planteamiento del problema

Inicialmente, la conocida crisis de los contenedores marítimos se presenta en los inicios de la pandemia por el virus del COVID-19, a partir de enero del 2020, este virus desde su origen trajo mucha incertidumbre debido a su novedad y al poco conocimiento de sus efectos, duración y consecuencias, lo que se convirtió en una gran preocupación debido a la afectación que provocó a nivel comercial y económico, y en el sector comercial marítimo también, ya que muchos puertos sino la mayoría, estuvieron cerrados o a una capacidad mínima por los contagios que había en aquel entonces, así como un aumento en el tiempo de recepción de las mercancías que entraban o salían de los mismos puertos.

El inicio de la crisis afectó inicialmente la salud, a tal punto de involucrar a distintos sectores de la sociedad, a tal nivel que tanto países desarrollados, potencias mundiales y países del tercer mundo y en pobreza, recibieron repercusiones por la enfermedad; a nivel económico las consecuencias fueron sobre todo en el aspecto comercial y de exportación. Esto permite visualizar la notable escasez de transporte de contenedores en los puertos y los costos de movilización en los diferentes transportes marítimos.

Adicionalmente, los países en general, en un intento para contener los contagios del virus, impusieron bastantes regulaciones y restricciones en sus fronteras marítimas, como medida para evitar el ingreso de productos contaminados o de personas contagiadas, ocasionando que los puertos tuviesen cierren temporales o permanentes, o que trabajaran bajo un nivel que no permitía cumplir con la demanda, llevando a que los barcos cargueros se movilizaran, realmente poco, de un puerto a otro al no haber tanta actividad marítima.

La falencia en la logística de distribución en el sector de las materias primas del mercado costarricense se ha visto afectado en gran medida por la crisis de los contenedores marítimos por el inicio de la pandemia. Esto se debe a que hubo una demanda abrupta en los fletes marítimos, lo que llevó a que se encareciera la oferta y su consecuencia fueron atrasos en los envíos internacionales y los costos sean aún mayores.

Sin embargo, desde hace un tiempo hacia acá, la economía mundial estancada se está empezando a reactivar bajo el transporte marítimo de mercancías, lo que obviamente lleva a un aumento notable en la demanda de los contenedores marítimos para exportar o importar bienes. Lo que, al haber una demanda abrupta de barcos y contenedores, lleva a atascos en diferentes factores como lo son las accesibilidades a las rutas comerciales, aperturas parciales en terminales navieras importantes, barcos que han dejado de funcionar por tanto tiempo en espera de volver a zarpar.

Todos estos factores afectan directa e indirectamente al flujo de suministros, entendiendo que todo lo que se ha hablado anteriormente se puede asemejar a cadenas que facilitan que se pueda concretar la entrega del contenedor. En este proceso se integran diversos actores, decisiones, protocolos, los cuales deben ser definidos específicamente para que sean exitosos. Un fallo en este flujo de suministros involucra que el país, empresa o persona solicitante se quede sin su materia prima o producto.

Es relevante destacar que, las empresas navieras no poseen el espacio logístico para solventar la demanda de los puertos ya que muchas embarcaciones no están disponibles para un correcto funcionamiento, es decir, no cumplen con las condiciones necesarias, por el tiempo que estuvieron a la espera de zarpar de los puertos, llevando a un escaso mantenimiento de las maquinarias en ocasiones por falta de recursos y de mano de obra humana, que al ser retomada va a permitir cubrir la demanda en un tiempo estimado.

Las principales problemáticas que se han presentado bajo la crisis son los cierres fronterizos, así como cierres portuarios por baja o nula operación en diferentes países que pueden ser utilizados como transbordos portuarios en el momento de que un contenedor vaya a un país distinto. Adicionalmente, las problemáticas van a variar en dependencia del país que se vaya a investigar, en este caso Costa Rica.

Como bien se sabe, este país posee cientos de empresas que crean productos y servicios bajo la obtención de materias primas, lo que genera una grave situación a nivel económico y comercial ya que estanca la manufactura y su producción para posteriormente exportarlo hacia otras regiones y lo que complica es el costo del flete tanto de exportación como de importación de lo mismo. Otro de los problemas que se maneja en esta investigación, es acerca de los costos logísticos los cuales pueden ser elevados y también estancan las exportaciones e importaciones.

Esta problemática ha traído consigo una serie de conflictos entre sí como lo es el traslado de mercancías de un puerto a otro, ya que no existen suficientes contenedores disponibles para utilizarlos en viajes cortos, sino que se está dando prioridad a los viajes intercontinentales para salvaguardar el costo del flete marítimo como el margen de ganancia de las empresas navieras que ubican los contenedores en los barcos cargueros.

Este es el caso que se está presentando en los puertos de Costa Rica que estuvieron operando a una capacidad limitada por el nivel de contagio que existía en su momento, lo que entorpecía aún más la situación de los contenedores que tenían que esperar semanas o meses para ser despachados o recibidos por las aduanas. Esto también generó que muchos contenedores fuesen transportados vía terrestre hacia otros puertos, como lo fue el traslado de mercancías desde el puerto en Moín hasta el puerto de Caldera.

Esto último porque el Canal de Panamá presentaba una baja capacidad operacional y conllevaba a que no muchos buques pudieran dar ese paso por los costos de combustible que mantenían las navieras, lo que obligaba a Costa Rica a sacrificar varios viajes que no se podían hacer por vía marítima, sino que tuvieron que desarrollarse por otros medios, convirtiéndolo en un viaje terrestre hasta el otro lado del país.

Ante esto, es interesante incluir en la conversación las dinámicas normalmente heterogéneas, desarrolladas por las instituciones y organizaciones, que responden no solo a lo que la ley establece, sino a aspectos referentes a su cotidianidad. La heterogeneidad también afecta la oportunidad de un trabajo grupal, debido a que se realizan inspecciones aisladas, en caso de necesidad, hasta incluir la observación de otras instituciones. Por lo que es necesario realizar una gestión de riesgos a nivel nacional, que incorpore a la institucionalidad pública, así como a otras instancias que velan por el comercio seguro y se dedican a priorizar las acciones estratégicas sobre la cantidad de actividades, promoviendo la eficiencia en la cotidianidad (Murillo y Soto, 2020).

También bajo esta problemática, muchas empresas de manufactura se vieron afectadas por los atrasos sufridos por estos cambios logísticos ya que no se contaba con que se tardara tanto en ser despachado un contenedor, por lo que, en la actualidad, muchas de estas empresas no han podido abastecer de materias primas para poder producir los productos o servicios necesarios dentro de su nivel operacional.

Si bien esta crisis se comienza a hacer más presente durante el año 2019, cuando inicia la pandemia del COVID-19, ya se tenían teorías que mencionaban que no existían tantos contenedores en el planeta para abastecer la demanda mundial y que a su vez, existía una baja en la oferta de aluminio y acero para la fabricación de los contenedores, ya que se sabe, durante la pandemia la mayoría de las personas estuvieron retenidas en sus hogares para mitigar los contagios, lo que facilitó las compras en línea y saturó la poca oferta de movilización marítima que existía en su momento.

Adicionalmente, esta problemática llegó a Costa Rica con un problema de relevancia comercial y económica en los diferentes puertos del país, ya que como se mencionaba anteriormente, los contenedores eran utilizados prioritariamente para movilizaciones intercontinentales ya que las regionales las podían ejercer los camiones por medio de vías terrestres hasta los puntos de desembarque que se acordaban en los contratos logísticos.

Las partes involucradas tienen un rol enorme en este conflicto comercial, desde el comprador que podría ser cualquier persona con una necesidad con un producto ordenado por internet, hasta los Gobiernos con las políticas de salud que afectan directamente al flujo comercial entre países por los envíos de estos contenedores, ya que limita a las empresas con las regulaciones y las restricciones mencionadas anteriormente.

La actualidad de esta situación conlleva a que muchos puertos decidan sobre los contenedores que se encuentran en espera de ser despachados ya que la espera se habla de semanas o meses hasta que un barco carguero pueda encontrar espacio para ubicarlo en la nave y llevarlo por la ruta comercial específica de ese contenedor marítimo. Recordemos que no todos los cargueros y navieras poseen las mismas rutas comerciales y en la mayoría de los casos, se atrasan en las entregas por los transbordos que se realizan en otros puertos, más o menos el mismo proceso con una escala de avión en un país que no es el destino.

Basado en lo anterior, considerando todos los factores anteriormente mencionados e investigando de una manera objetiva, se va a buscar responder a la siguiente pregunta de investigación: **¿Cuáles son las falencias logísticas de distribución en el comercio de las materias primas de la República de Costa Rica y sus efectos nacionales por la crisis de los contenedores marítimos en el comercio global en el 2016-2021?**

1.2 Objetivo general

-Analizar que conllevó a una alta demanda de fletes marítimos y cómo afectó al mercado nacional en el mercado de materias primas para el sector comercial.

1.2.1 Objetivos específicos

- Identificar las falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica.
- Examinar los efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de estudio.
- Evaluar la respuesta portuaria nacional frente a la crisis de los contenedores entre los años 2016-2021.
- Catalogar las posibles repercusiones de la crisis de los contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación.

1.3 Justificación

La justificación a esta investigación es conocer el impacto nacional para el sector portuario en el periodo 2016-2021, ya que al tener esta crisis de contenedores es un panorama complicado para el sistema de exportación (ya que las materias primas ingresan al país para ser manufacturadas en diferentes productos del sector comercial y económico de Costa Rica) e importación.

Costa Rica posee entre las principales importaciones las materias primas y también se encuentran entre los productos que mejor aportan a la economía ya que es el primer punto de partida de cualquier industria, además de que estos materiales son utilizados para crear productos innovadores que dan un valor agregado al país en las exportaciones y promueven la economía de una forma positiva.

Ante esto, la crisis de contenedores, originada desde hace varios años y agravada por la situación de pandemia producto del COVID-19, es producto de factores que han afectado la situación económica mundial, la cual sufre desde décadas atrás y aunque intenta levantarse, las decisiones políticas, el envejecimiento poblacional, la disminución de la fuerza laboral activa, el descenso de la natalidad y ahora las enfermedades de tipo virus que han afectado las formas de hacer sociedad, de alguna manera permiten que la crisis continúe.

A su vez, es importante recalcar que la crisis de contenedores afecta en gran medida el flujo comercial de un país, ya que muchas empresas que se dedican a la importación directa de productos y servicios no logran solventar la demanda tan grande que ha existido desde años atrás, lo cual puede influenciar en la cadena comercial del desarrollo comercial y económico como lo es esta problemática que ha azotado a gran parte del planeta.

Según lo anterior, las empresas aduaneras son las principales que presentan un golpe en cuanto a su funcionamiento productivo, ya que, al no haber suficiente abastecimiento, prefieren darle prioridad a los contenedores que beneficien más a un nivel económico y de ganancias para las empresas, estancando los demás contenedores por la falta de personal en los puertos y navieras que puedan hacerse cargo de los productos estancados en los puertos de salida. Mientras que en los puertos de entrada se ubican problemáticas como falta de personal, desabastecimiento de equipos, detrimento de la infraestructura, falta de organización y planificación, producto de la disminución de trabajo.

También se considera importante conocer cuáles son las decisiones tomadas por el Gobierno y el sector portuario en cuanto a las falencias en la distribución de estos contenedores, y a su vez, si desde los grupos políticos y las instituciones encargadas en el área se han propuesto planes de mejora a corto y mediano plazo que permitan resolver esta situación y consideren tanto el acontecer nacional como las características del sector internacional. Se destaca que la importancia de este análisis da una mejor perspectiva para investigar en un futuro la situación portuaria del país y así marcar una notable diferencia con un antes y un después en la exportación marítima y por ende en la economía nacional.

Estas falencias de distribución conllevan a la ruptura de la cadena de abastecimiento de estas empresas para poder hacer frente a la demanda de un producto en específico, en este caso, se habla de materias primas y cómo afectan los atrasos en los puertos nacionales. La perspectiva que se menciona anteriormente puede dar un mejor panorama para comprender dónde se ubica el problema, cuáles son sus características, el porqué de su gravedad; así como las posibles soluciones detectadas.

Adicionalmente, es relevante conocer las falencias logísticas de los puertos nacionales para poder atacar de una manera eficaz y ordenada para no volver a caer en los mismos errores que se cometieron durante esta crisis, considerando el impacto económico que esto significa para Costa Rica ya que es un país que importa más de lo que se exporta. Razón por la cual es de suma importancia el accionar desde esta área, la planificación, la resolución de problemas y la implementación de mejoras.

Mapear estos impactos en el sector portuario, de exportaciones y en la economía nacional, es de vital consideración porque el país viene de una recuperación a un ritmo que se podría dictaminar como lento ya que las pérdidas económicas fueron bastante fuertes para la economía nacional que ya por sí misma venía en detrimento también producto de la devaluación del dólar y la crisis mundial. Identificando la necesidad de establecer diversas maneras de atacar estas falencias para poder tener conocimiento sólido y objetivo si se llega a presentar una situación como este conflicto comercial que presenta el país.

En temas comerciales, es relevante conocer el impacto negativo que esta problemática conlleva para el mercado costarricense ya que el país viene de una recuperación económica bastante severa a un ritmo que a ningún comerciante le gustaría, esto porque muchos costarricenses perdieron muchos de sus ingresos y estanco la economía a nivel de desempleo

con la situación sanitaria del COVID-19 y hasta la actualidad no se ha recuperado en su totalidad, lo que significa un fuerte golpe en el flujo económico del país.

1.4 Antecedentes

En cuanto a la normativa internacional, se han desarrollado diversos convenios que buscan la coordinación y colaboración entre varios países, a fin de que se maximicen los recursos al mínimo costo o afectación, y se logre no sólo en un proceso de exportación eficiente y ordenado, sino la obtención del beneficio económico como pago del ofrecimiento de un producto y de un servicio. A esto se le suma el control de los actos delictivos que se generan en aguas tanto nacionales como internacionales relacionados con la temática de las drogas, para combatir el crimen a nivel internacional se posee el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Murillo y Soto, 2020).

A nivel nacional también existen algunos marcos de referencia e instituciones dedicadas a este tipo de comercio, algunas de ellas son: la Reforma Organizativa y Funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Reglamento para regular el ingreso de Naves Extranjeras en el Territorio Nacional, el Servicio General de Aduanas y la Dirección General de Aduanas, el Servicio Fitosanitario del Estado, la Policía de Fronteras, la Policía del Control de Drogas y la Policía de Control Fiscal, el Centro de Inspección Remoto Ministerio de Comercio Exterior y la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (Murillo y Soto, 2020).

La crisis de los contenedores marítimos se entiende como el aumento de la demanda de los fletes en las navieras, y la disminución en la exportación por características comerciales, económicas, políticas y de funcionamiento, la cual ha sido agravada con la situación sanitaria que se vivió en el planeta gracias a la pandemia del COVID-19, en la que hubo un desabastecimiento en los principales puertos del mundo, lo que complicó aún más el tema de los contenedores. Luego de más de 18 meses de la pandemia, la economía mundial fue recuperándose poco a poco, los países volvieron a producir como normalmente lo hacen.

La rápida propagación del Coronavirus ha obligado a los países a tomar medidas para evitar que se extienda demasiado rápido y sobrecargue las instituciones sanitarias. China inició la primera acción significativa contra la propagación del Coronavirus al poner en cuarentena varias ciudades y poniendo restricciones y toques de queda a la población, Europa

respondió de forma similar y puso el país bajo cierre cuando su situación se consideró fuera de control. Estas acciones preventivas han conducido a cierres completos de industrias y negocios en todo el mundo, lo que ha provocado impactos y mellas significativas en la macro y microeconomía.

Con lo anterior, las empresas navieras tuvieron un alza en el tema de importación y exportación de estos productos que los países estuvieron retomando para comenzar a producir y aportar a la economía, específicamente al PIB del país. En la teoría y en el papel todo suena muy bien hasta que llega el momento de poner las operaciones en marcha con las empresas navieras, lo cual, a falta de oferta para cumplir con las rutas comerciales, estos viajes se cuadruplicaron con respecto al año 2020.

La relación comercial es el núcleo del negocio y sin ella ninguna empresa puede funcionar. Los clientes de una empresa son importantes ya que sus pagos aumentan la liquidez, así como es importante buscar ventajas de costes también en los proveedores. Las ventajas de costes son el resultado de resultado de conceptos como la lealtad, la confianza y la eficiencia en los procesos entre las partes que interactúan y de una relación preservada (Mattsson y Jidne, 2021).

No cabe duda de que en esta época de crisis los proveedores no han cumplido con sus obligaciones con sus clientes debido a los cierres y a la paralización de producción en las empresas. Los efectos de un proveedor de segundo o tercer nivel pueden tener efectos dominó de gran impacto para la capacidad de un fabricante de mantener vivo su negocio (Mattsson y Jidne, 2021).

Debido a la incertidumbre ligada a la pandemia de coronavirus y cómo se desarrollará la evolución de los mercados durante y después de este tiempo, la cooperación entre empresas es un tema importante. El diálogo proactivo entre proveedores y clientes en el que se discutan cuestiones de incertidumbre, situaciones y soluciones actuales, es indispensable (Mattsson y Jidne, 2021).

Las empresas deben prepararse para dar respuesta a la crisis en la cadena de suministros. También es importante desde otros aspectos, como el judicial y el contractual, discutir lo que sucederá si los artículos no se pueden entregar, y cómo afectará a la relación comercial diádica y su existencia futura (Mattsson y Jidne, 2021).

Con base en lo anterior y según al World Container Index (WCI), esta entidad propone llevar las estimaciones diarias de los costos de los fletes con las navieras para así las empresas tener una idea de los costos actuales para lograr entregar costos logísticos a los clientes que soliciten movimientos de mercancías o productos en general. En este sentido, la información y la diseminación de esta es necesario para que los clientes comprendan el valor del producto que reciben por el dinero invertido, así como el proceso que conlleva el entregar los productos en los puertos (Mattsson y Jidne, 2021).

Considerando que los movimientos logísticos en cuanto a movilización de los contenedores antes de la pandemia del COVID-19 eran de promedio \$2500, al 14 de Octubre de 2021 se llegó al máximo posible para una movilización de estos fletes, logrando que un cliente pagara \$9 900.25 por un contenedor de 40 pies, tomen en cuenta que este es de los más grandes que ofrece el mercado, lo que si se analiza matemáticamente, el mismo flete aumento su precio un 283% en comparación con lo que se pagaba en 2020.

Conociendo que el 80% de los productos y servicios que se manejan en el planeta es por transporte marítimo, los fletes actuales tienen una media de \$7 126 por el mismo contenedor de 40 pies, lo que es \$4 629 por encima de lo que se pagaba normalmente (\$2 497 antes del impacto sanitario). Lo que ha llevado a que la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo haga estas estimaciones y se concluyó que la falta de una oferta sólida en las movilizaciones marítimas hace que se comprometa la estabilidad del Comercio Internacional.

Además de lo acotado anteriormente, es importante comprender que esta crisis de fletes marítimos también se ve caracterizada por la grave situación de los contenedores, los cuales poseen una vida útil en años y que con el pasar de estos suelen tener inconvenientes en su infraestructura, que no siempre recibe el mantenimiento adecuado y provocará perjuicios a los empresarios que utilizan este bien, debido a que puede ser la razón por la cual se den pérdidas de productos o se retrase el transporte de estos (Aguilar-Vargas et al, 2022).

Esto pone en una situación bastante tensa a los comerciantes de todo el mundo, ya que si se analizan los altos costos logísticos y la poca oferta de contenedores hace que exista la posibilidad de grandes atrasos para las épocas de mayor demanda como durante el mes de diciembre en Navidad y lleve a un estado de incertidumbre sobre la capacidad de solventar la demanda que existe en esas temporadas altas, esto porque los barcos cargueros están tardando

entre tres y cuatro semanas en arribar a los puertos acordados. Es ahí en donde se requieren mejoras en la coordinación, administración y control, más aún si los productos exportados son perecederos.

Son diferentes los resultados en el comercio marítimo internacional obtenidos en los últimos años, en los que se ha desatado una variación que ha sido bastante negativa económicamente para los países, las empresas, los trabajadores y los consumidores o clientes. El crecimiento que más equilibrado existe por el momento, es la demanda (comercio), llegando a ser persistente y excediéndose en la oferta en flota a nivel mundial. Esto se orquesta con la variación en los precios de los combustibles para los buques que no ha sido tan negativa y logra un incremento de la navegación volviéndola (Aguilar-Vargas et al, 2022). Según Alonso Elizondo representante de la Cámara de Comercio, Costa Rica venía

De un momento de baja demanda donde la economía costarricense no se había activado lo suficiente y las ventas no eran sólidas, conforme la economía comienza a activarse es probable que en algún momento de los siguientes meses tengamos problemas, si esto continúa, de desabasto en algunos productos (Solano, 2021, párr. 15).

Esto hace que los contenedores se acumulen y con la falta de personal que existe, porque no se está trabajando a máxima capacidad sino a media capacidad o en ocasiones portuarias, este sea nulo, lo que conlleva a que los envíos sean más entorpecidos para las entregas o recepciones de estos. Lo anterior es relevante debido a que, en los puertos, no existen los suficientes transportadores, estas personas se encargan de llevar un contenedor del barco al espacio estipulado en el puerto mientras espera a ser retirado por el camionero, quien es el que distribuye la mercancía.

Considerando la información desarrollada hasta el momento, se puede inferir que muchos productos de primera necesidad y que son básicos en la vida cotidiana han tenido que aumentar los precios para los consumidores ya que los costos de transportación y de distribución también aumentaron por el precio de los combustibles por el aumento del barril de petróleo a la venta internacional, lo que complica aún más la situación comercial, porque pone en riesgo el consumo, es decir, a mayor precio, menores serán las personas que podrán adquirir los productos y menos variada será el grupo de clientes.

De acuerdo con Lucas Ariza (2021), presidente de la Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria) señala que:

Son los importadores los que han tenido que pagar hasta siete u ocho veces más de lo que cancelaron hace un año, y aún no hay claridad hasta cuándo van a presentarse estos incrementos. Los volúmenes de envíos de cargas aún no se han visto afectados, pero los precios sí son superiores (Lesmes, 2022, párr. 6).

Uno de los productos que se han visto afectados por esta crisis es el maíz amarillo, cuyo propósito es crear concentrados para los animales de las granjas y alimentar a aves y cerdos principalmente, misma situación con los fertilizantes en el campo de la agricultura para las frutas o los pastizales para la alimentación de ganado. Asimismo, el golpe en los precios de producción ha sido para el arroz, frijoles y trigo mayoritariamente.

Es realmente preocupante que los productos afectados por esta crisis de contenedores y portuaria, sean aquellos que se necesitan para desarrollar actividades que tienen que ver con el abastecimiento de alimentos para los habitantes de un país o localidad. Primero porque estos productos no pueden esperar demasiado para ser exportados debido a que su tiempo de utilidad es limitado, en comparación con otros originados de plástico y materiales no perecederos, además de esto, porque son materiales indispensables para actividades de agricultura que brindan puestos de trabajo a muchas personas y que de su labor permite alimentar a las personas. Según Díaz, presidente de la Asociación Nacional de Comercio Exterior:

Además de escasez, hay un incremento de precios que también va a golpear muy duro a los consumidores de muchos sectores en el país y el mundo. Estamos en una situación coyuntural, pero tenemos propuestas para tratar la crisis de manera temporal. Claro que para que su efecto se vea se requiere que sean implementadas en al menos un año (Lesmes, 2022, párr. 9).

Adicionalmente, menciona que el impacto en los costos logísticos se va a mantener para el año 2022, y especifica que por ahora se espera una solución propuesta por las navieras, aunque algunas consideran que llevar cargas más ligeras les permite aumentar la velocidad y por ende entregar en un menor tiempo, lo que también se traduce en un ahorro en el combustible, que continúa incrementando su precio; por lo que prefieren esto antes de transportar café o azúcar (Lesmes, 2022). Díaz también menciona que

Ese choque que se creía que iba a ser de corto plazo se extendió todo el año y se mantendrá en el 2022, al menos hasta el primer semestre. Además, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) señala que las importaciones podrán incrementarse en 11% al tiempo que los precios crecerán 1,5% hasta el 2023 (Lesmes, 2022, párr. 12).

De acuerdo con la situación que se mencionaba sobre la época navideña y la incertidumbre que ocasiona para los comerciantes, Anabel Gonzales, directora Adjunta de la Organización Mundial del Comercio (OMC), establece que:

Es cierto que algunas de estas interrupciones se mantendrán en los próximos meses y no van a desaparecer, pero sí se irán aligerando en el 2022. Para este 2021, esperamos un crecimiento de 10,8% con un avance rápido del rubro de bienes, mientras que el de servicios está más impactado (Lesmes, 2022, párr. 14).

Además, Rodney Salazar, vocero de la Cámara de Comercio Exterior (CRECEX), indica que:

El costo del flete afecta el costo del seguro que usa la aduana y eso afecta el valor de los impuestos a pagar. Es un factor multiplicador. El importador está en una disyuntiva; sostiene precios y pierde plata o traslada los costos al consumidor, lo que va a generar una inflación (Solano, 2021, párr. 6).

Por su parte Alfredo Salas director ejecutivo de la Cámara Costarricense de Navieras, establece que el atasco del carguero llamado Ever Given produjo un atraso en la ruta comercial de una cifra aproximada de 230 barcos, los cuales se encontraban en ruta para hacer recolección de los contenedores amontonados en los puertos de Europa. Por lo que la Cámara de Industrias de Costa Rica menciona que muchas empresas han tenido problemas con la importación de materias primas (Solano, 2021). Carlos Montenegro director ejecutivo de la Cámara, de manera específica detalla que

El sector industrial costarricense depende en buena medida de las materias primas e insumos importados por lo que el aumento en los precios de estos en los mercados internacionales, junto con el aumento en los costos de logística y transporte, presionan al alza los costos de producción en el país (Solano, 2021, párr. 23).

Como dato adicional, según una encuesta realizada por la misma Cámara de Industrias a 100 empresas, el 79% de las empresas encuestadas mencionaron que el aumento del costo de importación de las materias primas ha hecho que sus productos sean menos competitivos ya que tienen que subir porcentajes operativos por la subida de precios.

Como observación, la misma cámara, plantea que lo ideal sería promover el comercio regional para incentivar las economías de la región latinoamericana, Costa Rica presentó una propuesta para rebajar el impacto económico y comercial que la crisis tiene sobre Centroamérica y otras partes de América Latina al Consejo de ministros de Integración Económica de Centroamérica (COMIECO).

Como justificación de lo anterior, Aguilar-Vargas et al (2022) desarrollan que el factor comercial marítimo se ha convertido en un ente clave en el crecimiento económico de diferentes países que buscan convertirse en potencias mundiales, algunos ya lo han logrado a través del comercio de exportación marítimo, aumentando sus ganancias marítimas debido al gran uso de este transporte en las exportaciones e importaciones de diversidad de productos. Los mismos autores establecen que:

En el crecimiento se da un movimiento de mercancías la cual se da en el mismo tiempo con un crecimiento económico de los países, pero en el crecimiento de una economía influyen diferentes factores, existe algo esencial que es el comercio exterior logrando así ser una influencia de diferentes puertos que suelen ser significativa (Aguilar-Vargas et al, 2022, p. 45).

Es entonces como, el desequilibrio mundial es el punto clave a analizar luego de la pandemia, lo que ha ocasionado que el producto interno bruto mundial retroceda, de manera más agravante para algunas regiones que para otras, pero presente en todas. Siendo el confinamiento y las restricciones producto de la situación sanitaria, el detonante de la reducción drástica de las importaciones y exportaciones en los principales puertos del mundo desde el año 2020.

Se determinó así, el efecto de la escasez de los contenedores en la economía mundial, que provoca además ese retroceso del producto interno por país. Evidenciándose así la interrupción de la logística y el alza en el costo de transporte el cual aún sigue aumentando, e incrementa el valor de los precios de materias primas de exportación. Para esto se requiere que el transporte marítimo vuelva a sus condiciones normales (Aguilar-Vargas et al, 2022).

Las cifras reportan que en el primer semestre del 2020 fueron distintos los volúmenes de exportación global por las varias políticas de contención sanitaria de pandemia por coronavirus, llevando a una reducción de 5,4% en la cantidad de exportación. Además, el comercio intercontinental se redujo un 8,2%, es decir, 50,4 millones de TEU (unidades de medida por contenedor). Interregionalmente la disminución fue notoria como resultado de las diferentes circunstancias sucedidas durante este tiempo de emergencia, siendo el daño un 4,1% cifra que equivale a 27, 6 millones de contenedores (Aguilar-Vargas et al, 2022).

1.5 Proyecciones

Las proyecciones en un tema de investigación son las circunstancias que se toman en cuenta al momento de realizar el análisis, también considera cuáles serían estas expectativas del tema una vez finalizado para conocer su alcance y su importancia para el área de investigación de acuerdo con los objetivos establecidos en un principio y conforme se vaya desarrollando el texto del documento.

1.5.1 Alcances

Con la investigación finalizada y con los objetivos completados, se busca que la situación portuaria del país pueda ser analizada de manera detallada para encontrar las falencias logísticas que se esperan investigar, esto con el fin de promover más investigaciones en este campo del comercio exterior. Logrando un impacto positivo en la política comercial de Costa Rica y buscar de qué manera la investigación realizada pueda ser beneficiosa para los puertos nacionales.

Adicionalmente, a un nivel académico se espera que, con este trabajo investigativo, se logre de manera eficaz y transparente, encontrar esas falencias que tanto perjudican al comercio de materias primas en Costa Rica, logrando así, culminar correctamente con el análisis del impacto nacional en cuanto a la crisis de los contenedores se refiere, ya que es una problemática que se encuentra latente en el flujo comercial y económico del país y que no parece resolverse pronto.

Como se mencionó anteriormente, esta investigación busca ser el apoyo investigativo de futuras tesis o tesinas en este tema como tal, ya que considero es interesante y bastante enriquecedor el tomar todos los factores como lo son las navieras, puertos, aduanas y

comerciantes, así como el cliente final quien es el que se lleva un gran impacto al bolsillo por el gran aumento en los precios logísticos.

Mencionando aspectos logísticos, también es relevante conocer las cuales, y factores que llevaron a esa alza en la demanda mundial casi al mismo tiempo, porque entiéndase que no fue un solo país el que comienza con el envío y recibimiento de mercancías, sino que fueron regiones y continentes enteros que decidieron que su economía estaba en el momento ideal de comenzar producciones de productos y servicios.

1.5.2 Limitaciones

-El trabajo va a realizarse por fuentes primarias y secundarias, también solo se va a pactar el rango de investigación a solamente el impacto de las materias primas en Costa Rica durante los años 2016-2021. También va a realizarse de manera remota por los inconvenientes de movilización hacia los diferentes puertos del país.

-Las decisiones portuarias van a ser diferentes en dependencia de la demanda de contenedores marítimos que existan, lo cual los resultados arrojarían diferentes conclusiones, lo que haría de la investigación un poco más extensa.

CAPÍTULO II. MARCO DE REFERENCIA

2.1 Marco histórico

Costa Rica es una economía considerada por muchos y en comparación con otras naciones, pequeña, pero a su vez poseedora de una gran riqueza en diversos ámbitos, que gracias a sus políticas y gestión administrativa es abierta a la colaboración con otros territorios. A nivel económico y comercial el país ha transitado por diferentes etapas de desarrollo las cuales se relacionadas de una u otra forma con el intercambio internacional de mercancías y con la cooperación comercial, lo cual es útil para la mejora de las condiciones del país en términos de calidad de vida.

El país ha afrontado un largo proceso desde sus inicios en la economía y desarrollo agroexportador, desde la promoción industrial en 1959 hasta la adhesión de Costa Rica al Mercado Común Centroamericano (MCCA) a finales de 1963. Acciones que permitieron dejar atrás la pobreza extrema originada durante el periodo colonial haciendo uso de sus productos, uno de ellos, la actividad cafetalera que permitió identificar las diversas oportunidades que el país tenía para comercializar y la gran riqueza de debía ser aprovechada. Estas actividades se convirtieron años después en la necesidad de generar políticas a nivel interno y externo para regular el intercambio de productos (COMEX, 2012).

Décadas después, durante los ochenta con la crisis económica se evidencia la carencia de nuevas estrategias de desarrollo para la actividad de exportación e importación nacional que fue denominada Apertura Económica, la cual permitió que el país se incorporara en el comercio y mercado mundial.

Esta apertura constó de varias etapas, la primera relacionadas con la reforma de políticas económicas y comerciales con el fin de generar la atracción de la inversión extranjera en el territorio costarricense. Luego en la segunda etapa se genera una estrategia que busca defender los intereses comerciales a nivel nacional, a través de la adhesión al sistema multilateral de comercio que facilitó la definición de reglas para el intercambio con los países socios que pertenecían al acuerdo de Apertura (COMEX, 2012).

Los noventa traen consigo nuevas ideas y propuestas para el comercio y la economía costarricense, como medio para garantizar la defensa de sus intereses comerciales en el exterior, ejemplo de esto es la implementación de Tratados de Libre Comercio (TLC)

desarrollados años después con países como México, Chile, República Dominicana, China, Singapur, Estados Unidos y otros. Los cuales generan grandes retos en materia de competitividad que enfrenta este país, que permiten el aprovechamiento de las oportunidades, el corregimiento de las fallas y el hacerles frente a las vulnerabilidades que el sistema político, administrativo y comercial presentan (COMEX, 2012).

A nivel histórico la actividad cafetalera ha sido considerada uno de los motores de crecimiento económico más poderosos para la nación, sumado a explotaciones agrícolas importantes como la industria bananera, y en menor medida, de algodón, de azúcar y de carne. Surge también la demanda en diversos productos primarios que los países industrializados de primer mundo ameritan, siendo entonces para Costa Rica, una ventaja comparativa grande que le permite producir y exportar dichos productos agrícolas.

La economía política calificó a este comportamiento costarricense como consistente que se fortalece constantemente a través del aseguramiento de la disponibilidad y de la apropiación de la tierra y el buen uso y administración de esta para las actividades de exportación que se necesiten.

Y que se abastece de una estrategia de sustitución de importaciones en la que la figura del Estado sirve como ente promotor que ejecuta diversos mecanismos de distribución de rentas y que regula el desempeño de las acciones comerciales durante el periodo de vigencia de los planes agroexportadores, fijados por las autoridades costarricenses que procuran incentivar la exportación de productos no tradicionales (COMEX, 2012).

Costa Rica ha atravesado cuatro estrategias de desarrollo las cuales son: la agroexportadora, la referente a las importaciones, así como la primera y segunda etapa de la apertura económica. Ante esto, el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (2012), describe este proceso de la siguiente manera:

Los primeros esfuerzos de promoción de exportaciones no tradicionales -dirigidos a promover la diversificación de las exportaciones y sus mercados de destino sentaron las bases institucionales con las que posteriormente se dio respuesta a la crisis económica -que provocó el cambio de la Estrategia de Sustitución de Importaciones hacia una de Apertura Económica- a finales de los años setenta e inicios de los ochenta (p. 14).

Y en lo referente a la política de Apertura Arancelaria, se han identificado 3 fases o etapas claras durante este desarrollo la primera definida como un proceso de desgravación arancelaria generado a partir del año 1995), los cambios variados y puntuales que se originaron luego de esta desgravación luego de 1999 y el abandono de la apertura unilateral producido desde el 2009 (COMEX, 2012).

Otro régimen de incentivos para promover las exportaciones no tradicionales a terceros países fue el de las Zonas Francas (ZF). La exención del impuesto sobre las utilidades ha sido su principal incentivo. La legislación a la cual se encuentra amparado este régimen sufrió una reforma importante en 2010, que permitió adecuar su contenido a las disposiciones de la OMC (COMEX, 2012, p. 22)

En Costa Rica, las negociaciones comerciales han ido desarrollándose de forma multilateral, razón por la cual se han unido esfuerzos para continuar fortaleciendo las relaciones con otros países para elevar el desarrollo económico costarricense a nivel internacional y con esto continuar proponiendo planes de negociación y participación entre los sectores con intereses afines, aliados tanto formales como informales.

Costa Rica ha sido, por voluntad propia, un actor importante de las páginas que se han escrito hasta hoy en la historia del sistema multilateral de comercio, y tiene como meta seguirlo siendo en el futuro. Lejos de cualquier vanidad inspirada en un absurdo orgullo nacionalista, este objetivo se inspira en la profunda convicción de que el comercio libre y sin distorsiones es el mejor vehículo para alcanzar el progreso y el bienestar de nuestro pueblo y del mundo entero (COMEX, 2012, p. 39).

El comercio libre, es regulado por la Organización Mundial del Comercio (OMC) ente encargado de generar y agrupar los múltiples Acuerdos que regulan el comercio a nivel mundial. Esta organización funge como solucionador de las diferencias entre los países miembros y vela por el cumplimiento del Derecho Internacional a través de una serie de mecanismos encargados de supervisar el cumplimiento de los acuerdos vigentes y la asistencia técnica necesaria cuando las negociaciones lo requieren, estas (negociaciones) son la razón principal por la que se establecen las políticas económicas que rigen el comercio exterior, el sector productor y la protección y validación de los consumidores (COMEX, 2012).

Ante lo anterior, es valioso destacar que la política económica no debe ser producto de las numerosas presiones que grupos de interés empresarial, laboral y demás, generan. Sino que estos intereses nacionales e internacionales deben ser mayores a aquellas razones personales o grupales que en ocasiones motivan el desarrollo de proyectos económicos. Aspecto de sumo valor debido a que se requiere comprender objetivamente que lo que funciona para algunos países, proyectos, productos y consumidores no es válido en otros sectores geográficos o comerciales.

En el caso de las importaciones se requiere generar análisis sobre la forma en la que ha cambiado la proporción de las compras según las distintas categorías económicas y los productos que se ofertan y demandan, considerando que en ocasiones el comportamiento de éstas pueden ya sea favorecer o afectar a los consumidores, puede también ofrecer una mayor disposición de bienes de consumo o en otras ocasiones puede impactar positivamente al sector productivo por medio de la disposición de insumos o materias primas (COMEX, 2012).

Es importante clarificar que los acuerdos comerciales son instrumentos fundamentales para el crecimiento de las exportaciones y más aún sobre la diversificación de estas, pero el acceso de los productos de un país hacia otro viene acompañado de un grupo de acciones o tareas indispensables como, por ejemplo, protocolos sanitarios y estrategias de promoción comercial (Gamboa, 2017).

Además, se necesita aprovechar los tratados de libre comercio entre países, que fortalecen la calidad y competitividad del sector permitiendo la ganancia de espacios en otros mercados, pero manteniendo relaciones comerciales adecuadas basadas en el valor agregado de los productos. Esto evidencia el valor y papel de cada país en la actividad comercial interna y externa, en este sentido Costa Rica exporta para poder importar más y como parte de sus acciones establece que:

Las tareas fundamentales para aprovechar las oportunidades que ofrece la inserción en la economía nacional consisten, primero en el campo externo, de ampliar, consolidar, profundizar más y mejor el acceso a mercados externos; acompañado de más y más inversión extranjera. Hacer altos en el camino es una equivocación. Y en el campo interno, se trata de mejorar la competitividad de la economía nacional mediante más productividad, más productividad y más productividad (Gamboa, 2017, p. 253).

Como, por ejemplo, el comercio de bienes totales de Costa Rica con Chile ha producido un crecimiento en la tasa media anual de 10,4% durante el año 2003, después de haberse cumplido la entrada en vigencia del TLC, y esta cifra no ha tenido mucho efecto en la reducción del déficit comercial, lo cual resulta interesante debido a que, aunque han crecido sustanciosamente las exportaciones también las importaciones han tenido un desempeño bastante dinámico. En el caso de Costa Rica con Panamá la tasa del promedio anual durante el 2008 creció al 3,7%, año en que entró en vigor el acuerdo comercial con este país. Y al analizar las exportaciones éstas se incrementaron a un 4,3%, y las importaciones crecieron a un 2,5% anual (Gamboa, 2017).

Aunque Costa Rica exportaba a Panamá diversos productos antes del TLC, este acuerdo permitió la exportación de materias primas como telas metálicas, alambre de cobre, grasas y aceites de pescado. Mientras que de este país se importan a territorio costarricense textiles, cuero y calzado, con respecto al Caribe, Gamboa (2017) establece que

En relación con las importaciones se debe señalar que su comportamiento es inestable, ya que varía de acuerdo con las condiciones de importación del gas natural, principal producto comprado desde Trinidad y Tobago, país integrante del bloque. Por su parte, las exportaciones costarricenses muestran una tendencia creciente a lo largo de la presente década (p. 10).

Aunado a lo anterior, la entrada en vigencia del TLC de Costa Rica con CARICOM facilitó un aumento en la cantidad de empresas exportadoras a tal forma que en un periodo de diez años la cifra pasó de 84 a 120 empresas.

Se consideran indirectos los efectos sobre el consumidor en este tratado, por medio de la transformación de la industria local de las materias primas de ese país y también a través de productos como combustibles y lubricantes (específicamente gas natural). Por lo que las cifras evidencian una extensión, pero al mismo tiempo una reducción de las actividades comerciales entre estos sectores en los que median diversas razones (Gamboa, 2017).

Entre Costa Rica y Canadá, el comercio total de bienes ha crecido entre estos países a una tasa promedio anual de 7,1%; específicamente las exportaciones costarricenses aumentaron en promedio por año 8,7% y las importaciones desde Canadá un 6,2%. Gamboa (2017) establece también que

El TLC Costa Rica–Canadá ha tenido un impacto positivo sobre la balanza comercial de Costa Rica, ya que ha contribuido a disminuir el déficit, ha aumentado la participación de Canadá como mercado de exportación y ha disminuido ligeramente la importancia de Canadá como origen de importaciones (p. 14).

El número de empresas exportadoras desde Costa Rica a Canadá se incrementó de 77 empresas en el año 2001 (antes de la entrada en vigencia del TLC) hasta 138 empresas durante el 2016, siendo este aumento de un 75%. Este tratado comercial ha permitido aumentar la variedad de productos importados a Costa Rica, pasando de 825 productos en 2001 a 1118 para el 2016. Luego, en México el comercio total de bienes con Costa Rica ha crecido a una tasa promedio anual del 9,4% pasando de un total de 20 millones de dólares en 1995 a 267 millones de dólares en 2016.

En relación con las importaciones, éstas pasaron de 184 millones a 1.070 millones de dólares dando como total una variación en el promedio anual de 8,8%. En 1994, Costa Rica importó desde México 1.376 productos, cifra que fue doblada para el 2016; lo cual se produce debido a la desgravación de los aranceles aplicados por Costa Rica.

Es así como el tratado de libre comercio con México ha vuelto más sencilla la vinculación comercial. República Dominicana por su parte, ha crecido a un ritmo promedio anual del 15,9%, obedeciendo al aumento en las importaciones de un solo bien como el gas natural; mientras que en las exportaciones se registra un incremento significativo en la mayoría de los rubros de exportación (Gamboa, 2017).

La cifra de productos importados desde República Dominicana ha aumentado después de la entrada en vigencia del TLC, pasando de 148 productos en el 2001 a 303 en 2016. El TLC entre Costa Rica y República Dominicana ha generado un aumento en las importaciones de bienes de consumo no duraderos y semi duraderos, lo cual trae efectos sobre el consumidor. Es así como la proporción de productos de consumo importados desde República Dominicana pasó de 18% de las importaciones totales en el año 2001 a 30% en el 2016 (Gamboa, 2017).

China ha generado un crecimiento del 8,1% en la tasa anual promedio por año desde el 2011, aunque sus exportaciones se redujeron a un ritmo anual de 12% afectando la participación de China como destino que pasó de 3% al 1%. Las importaciones crecieron un 10,1% como promedio anual, aumentando la participación de China como proveedor de 7%

al 13%. Costa Rica, mantiene un amplio déficit comercial con este país, que continúa en aumento, debido a la contracción de las exportaciones y al incremento en las importaciones. En cuanto a la diversificación, el número de productos importados desde China presentó en el 2010 un aumento, pasando de 2.587 partidas a 2.846 en 2016, lo que representa un incremento 10% (Gamboa, 2017).

Costa Rica presenta relaciones comerciales también con la Unión Europea (UE) compuesta por países con trayectoria amplia comercialmente, los cuales buscan al país como principal fuente de frutas frescas y café, a tal medida que ha llevado a la instalación de empresas extranjeras bajo el régimen de zona franca para diversificar las exportaciones hacia la Unión Europea.

El comercio total de bienes de Costa Rica con la UE ha crecido, durante el 2010 y hasta el 2012 las importaciones provenientes de la UE representaron el 7,4% de las importaciones totales, lo que ocasionó un crecimiento en la tasa de 0,5% en promedio anual a partir del 2013; para el 2014 y hasta el 2016 las importaciones simbolizaron un 9,4% (Gamboa, 2017).

En relación con los bienes de consumo, se identifica que la proporción de estos se ha incrementado y pasó de representar un 23% a un 26%; es decir, ahora el consumidor tiene una mayor cantidad de bienes de consumo provenientes de la Unión Europea dentro de los que destacan las cervezas, los licores y el aceite de oliva. Perú, por su parte, establece relaciones comerciales con Costa Rica y reporta una tasa de 8,1% en promedio anual, en la que se identifica un dinamismo mayor al crecer a un ritmo promedio anual de 11,1%, con un aumento de las exportaciones hacia Perú de un 9,1% (Gamboa, 2017).

Con respecto a la diversificación de las importaciones, el número de productos importados desde Perú durante el periodo 2010-2012 fue de 639, desde el 2014 y hasta el 2016 fue 635, 4 menos que en el periodo anteriormente descrito. El número de empresas exportadoras a Perú este mismo periodo (2014-2016) fue de 69 empresas, 3 más que las registradas en el trienio anterior (2010-2012).

A pesar de lo anterior se observa que hay una mayor cantidad de bienes disponibles para los consumidores, en la que los productos de consumo no duradero aumentaron del 21% al 34% del total de las importaciones peruanas (Gamboa, 2017).

Para Costa Rica, el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos fue un evento importante para la historia del país. Las cifras demuestran que durante el 2006 y hasta el 2008 se exportaban 1.301 subpartidas arancelarias, y del 2014 al 2016 se reportaron 1.317, siendo una diferencia poco significativa justificada por lo consolidado de la industria estadounidense.

Una vez establecido el TLC se exportaron 350 nuevos productos dentro de los que se destacan los filetes y el pescado fresco refrigerado o congelado, además de los agrícolas, algunas de las raíces tropicales como el tiquisque y propios del sector industrial se identifican materiales eléctricos de diverso origen (Gamboa, 2017).

La inclusión de estos productos no se explica únicamente por el tratado, también influyen otros aspectos como la mayor cantidad de empresas de zona franca que se han instalado en Costa Rica, la promoción comercial de otros productos nacionales y el desarrollo de mercados nostálgicos en Estados Unidos, los cuales dinamizan la demanda por algunos productos agrícolas autóctonos, por ejemplo, los tubérculos (Gamboa, 2017, p. 32).

Sobre el aspecto del consumo, la proporción que estos productos poseen dentro del total se ha incrementado, pasando de representar un 9% durante el 2006 y hasta el 2008, a un 15% entre el 2014 y 2015, lo que quiere decir que el consumidor obtuvo una cantidad mayor de opciones de bienes de consumo, permitiéndole elegir (Gamboa, 2017, p. 32). Situación que se puede ejemplificar y asemejar a las compras por internet, en donde el cliente revisa dentro del catálogo de productos aquellos que más le llaman la atención y con base en todas las posibilidades toma una decisión (Gamboa, 2017).

Por último, el país también mantiene relaciones comerciales con Singapur con el que se ha dinamizado aún más las importaciones llevando la cifra de un promedio anual de 1,2%, a 25,7% por año entre el 2003 y el 2016. A pesar de esto, las exportaciones se han reducido de forma significativa pasando de un 3.051 a 1.914, lo cual representa un porcentaje del 37%. Sumado al hecho de que la cantidad de empresas exportadoras a Singapur también continúa decreciendo (Gamboa, 2017).

En total durante el 2010 y hasta el 2012, 42 fueron las empresas dedicadas a la exportación, mientras que desde el 2014 y hasta el 2016 fueron 33 las empresas que exportan

a este país. Sin embargo, si ha crecido el número de productos importados desde Singapur a inicios del 2010 se identificaron 288 subpartidas y para mediados de esa década se contaron 346, de estos se identifican como principales productos importados los bienes tecnológicos, los dispositivos médicos, los aparatos de radar, los aparatos para medida o control de magnitudes eléctricas y sus partes o componentes (Gamboa, 2017).

Siguiendo la historia, la crisis de contenedores data de varios años atrás, en donde se ha vislumbrado una creciente crisis económica mundial y la debilitación de las potencias que rigen el mundo. Que, aunque estos países poseen políticas internas y se enfoquen en su territorio, sus decisiones y afectaciones son indicadores importantes para regiones y sectores del mundo menos afortunados. Son de hecho un referente para países de tercer mundo y poco desarrollados, debido a que estas naciones poderosas son las que establecen el funcionamiento de la economía.

Esta situación se incrementa con la aparición del coronavirus o virus COVID-19 en el continente asiático, que luego se extendió por Europa, para pasar a América del Norte y finalmente América Central y del Sur. Si bien la propagación del virus al parecer inició a finales del 2019 en China, fue a inicios del 2020 que se logró extender al resto del mundo, facilitándose debido al turismo y al ingreso y salida de personas de distintas latitudes en otros países ajenos al suyo.

De hecho, estos fueron los primeros casos detectados en Costa Rica, los pertenecientes a extranjeros o nacionales que habían salido del país en un tiempo reciente. Una vez en el territorio, las entidades de salud del país se encargaron de mapear las características de las personas contagiadas, como la edad, factores de riesgo, signos, síntomas, así como la respuesta ante tratamientos, todo esto dentro de los parámetros de lo que se observaba en otros países.

Pronto la Organización Mundial de la Salud declaró estado mundial de pandemia y brindó instrucciones para la población y los gobiernos. Solicitando el acato de medidas como la mascarilla en todo momento, el confinamiento, la cuarentena y la exposición mínima al exterior.

Aunque las medidas sanitarias fueron dictadas por cada gobierno, básicamente prohibían el desarrollo de cualquier actividad que ameritara la vida en comunidad, solicitaron

el aislamiento total, la desinfección de manos y de productos constante, el uso del alcohol utópico, la identificación de síntomas, el proceso a seguir en caso de contagio, entre otros.

En términos comerciales, los restaurantes, hoteles, tiendas e instituciones educativas se vieron en la obligación en un inicio, de cerrar sus establecimientos, y luego conforme avanzó el tiempo, podían funcionar en diversas horas. Estas decisiones también afectaron a los servicios de transporte público y privado.

Posteriormente, con la implementación de las vacunas, los países con recursos para brindar este servicio a sus ciudadanos pudieron experimentar un alivio en el sector salud lo que permitió la apertura de algunas medidas de restricción.

Ha llevado tiempo el restablecimiento de la vida común en la sociedad, incluido el comercio que aunque volvió a funcionar en sus horarios normales y con aforo total, ha tenido que experimentar una baja en el consumo de los clientes ya que estos a su vez han necesitado salir adelante luego de una jornada laboral reducida, pérdida de sus empresas o trabajos, deudas adquiridas producto de este tiempo, entre otras razones que justifican que la situación económica y el poder adquisitivo de las personas haya disminuido.

2.2 Marco conceptual

Para alcanzar una comprensión mayor del fenómeno de estudio, es necesario detallar algunos conceptos y aclararlos para poder identificar aspectos teóricos, temáticos y desarrollados tanto a nivel internacional como nacional para contrarrestar los efectos que la pandemia produjo en el comercio internacional marítimo.

2.2.1 Comercio internacional

El comercio internacional ha trabajado en la inclusividad, un concepto necesario para las nuevas generaciones y que ejerce su presencia a nivel mundial desde el sector académico, político y los organismos multilaterales. El comercio entre regiones se prevé como un facilitador del crecimiento propio de cada país y una disminución en la heterogeneidad estructural que promueve una mejora en la equidad (CEPAL, 2013).

Para lograr esto es necesario que se continúen reforzando y ampliando las cadenas de valor internas y externas a las economías, las cuales resultan cruciales para alcanzar el

potencial de la inclusividad en el comercio. Este, que podría ser considerado un nuevo escenario, logra modificar las características que rigen la competitividad, así como los vínculos entre comercio e igualdad por medio de iniciativas públicas o privadas cuyo fin principal busca promover los encadenamientos y la asociatividad, destacando el comercio latinoamericano como aquel con mayores efectos inclusivos y a la relación entre Asia con el Pacífico, como potencial que debe aprovecharse (CEPAL, 2013). La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2013) establece que:

- . La participación de las pymes en las cadenas es baja. La falta de gestación de cadenas inclusivas y la incapacidad de las empresas de ascender (upgrading) a eslabones de mayor valor agregado tienen múltiples causas que pueden ser propias de las pymes (como las insuficientes capacidades humanas y técnicas) o externas (como las barreras técnicas u otros obstáculos de logística). Se constatan casos de éxito y fracaso de políticas para superar los cuellos de botella mediante una mayor asociación entre empresas, un mejor vínculo con el sistema nacional de innovación, una atracción más selectiva de la inversión extranjera directa (IED) y la economía local, y el fomento de la certificación (p. 19).

Existen orientaciones y políticas internas y externas que buscan mejorar la transmisión entre comercio y equidad, como medio para diversificar las exportaciones intrarregionales y crear más empleos. Estas normativas deben considerar siempre la integración regional como meta para mejorar la competitividad de sectores como América Latina y el Caribe en el resto del mundo, promover la igualdad, exhibir los eslabonamientos internos, elevar las importaciones y exportaciones entre Asia y el Pacífico generando apertura de productos y de empresas y fortaleciendo en general las actividades comerciales con potencias como Estados Unidos (CEPAL, 2013).

Lo heterogéneo de las estructuras económicas refleja las brechas internas, unas más grandes que otras, pero notorias en el desarrollo productivo de pequeñas, medianas y grandes empresas dedicadas a un mismo sector o que compiten por la colocación de productos semejantes, entre sectores y áreas de ubicación geográfica.

La convergencia interna, entendida como la correlación entre en los niveles de productividad sectoriales necesita enfocarse en mejorar las distribuciones de ellos ingresos, minimizando la exclusión social, el monopolio y la falta de competitividad no sólo dentro del

mismo país sino en la región latinoamericana, en distintos sectores de la industria, sobre todo en aquellos que desarrollan tecnología y mano de obra de dispositivos, para que puedan competir con China y otros de los países asiáticos líderes en el desarrollo de estos suministros (CEPAL, 2013).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2021) también indica la contracción del comercio intrarregional manifestado en las manufacturas, en donde tanto lo que se exporta como lo que se importa a nivel regional en materia de bienes han sido protagonistas de una cierta recuperación desde junio de 2020 con la disminución parcial de los estragos del coronavirus. Para la CEPAL (2021) el mercado regional es el destino principal de las exportaciones latinoamericanas en las que desean participar múltiples empresas.

En este contexto, se examina cómo el comercio internacional, acompañado por políticas adecuadas, podría reducir la desigualdad de género. Los vínculos entre la desigualdad de género y el comercio internacional se explican en parte por la intersección entre la especialización productiva y comercial, la segregación laboral de género y la división sexual del trabajo en los distintos países (CEPAL, 2021, p. 22).

Se evidencia entonces cómo el comercio internacional es la orquesta de distintos factores que involucran el precio de las monedas referentes, las políticas de cada institución o gobierno, el recurso humano y las garantías que estos poseen en sus labores, el comportamiento de consumo de los públicos, la igualdad y los derechos humanos, la organización del proceso de exportación, la cooperación entre países y las relaciones costo-beneficio de estas negociaciones, entre otros factores.

Se destacan además algunos elementos que influyen en el comercio internacional, tales como la evolución demográfica ya que las personas viven por más tiempo, tienen menos hijos, lo que afecta la tasa de natalidad y le suma al envejecimiento colectivo. Seguido de las variaciones en demanda de la mejora en los distintos niveles del sector educativo, del empleo femenino y sus condiciones basadas en la igualdad, de las migraciones y su relación con la menor en la calidad de vida individual y el aprovechamiento de las ventajas comparativas entre los países (IICE, 2019).

Posteriormente, la inversión en carreteras, puertos y demás infraestructuras de transporte, sumado al desarrollo de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC),

que elevan y promueven el progreso tecnológico. Otro factor es la energía y los recursos naturales centrado como el petróleo, el carbón y el gas natural, a lo que se le suman los costos de transporte, el tipo de mercancías, las ubicaciones geográficas, la infraestructura del país, y las instituciones de carácter político, jurídico, social y económico que regulan, reglamentan y velan por el cumplimiento de los procesos relacionados con las actividades comerciales de un país (IICE, 2019).

Contextualizando lo ocurrido desde inicios del 2020, con la propagación de la enfermedad por coronavirus (COVID-19), su efecto en la salud de los países y en las actividades económicas y sociales producto de las drásticas medidas de respuesta adoptadas por los Gobiernos y las instituciones jerarcas del sector salud, generaron un golpe fuerte a la economía mundial a nivel general.

En este mismo año (2020) el mundo experimentó la mayor contracción desde la década de 1930, debido a la caída en el volumen del comercio mundial de bienes, generada desde enero y profundizada hasta mayo, registrando en ese mes una contracción interanual del 17,5%, producto de las medidas de confinamiento y cierre de fronteras (CEPAL, 2021).

Las cifras apuntan caídas en las exportaciones regionales de bienes y de servicios en términos de valor del 16% y hasta el 30% durante el primer semestre del 2020, consecuencia de la limitación y posterior paralización de las diversas actividades turísticas de cada país, luego del establecimiento de la pandemia dictada por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que produjo una disminución del 53% de los ingresos de la región en materia de viajes, vacaciones, paseos, entre otros. Posterior a estos meses de dificultad y conforme se conocía más sobre la enfermedad y las maneras de contenerla, las importaciones regionales de bienes se fueron recuperando a partir del segundo semestre del 2020 (CEPAL, 2021).

La participación empresarial de las exportaciones latinoamericanas se destina mayormente al mercado regional. Recientemente el número de empresas que exportaron a esta región varió de entre el 31% y el 84% del total de empresas exportadoras. La región es encabezada a países destino como Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, el Paraguay, la República Dominicana y el Uruguay (CEPAL, 2021).

La CEPAL no es el único organismo que se ha preocupado de analizar cómo el comercio puede contribuir a mejorar la equidad, son otras las instancias que velan porque las

importaciones y exportaciones se realicen de la forma más idónea tanto para el país productor como para el consumidor.

El Banco Mundial estima que el comercio es una de las áreas que debería promover el crecimiento inclusivo, definido como un crecimiento sostenido en el largo plazo de la productividad y el empleo de un amplio grupo de trabajadores y empresas. El comercio puede contribuir a este proceso en la medida en que ambos grupos logren adaptarse, moverse hacia sectores con una demanda creciente e incorporar nuevas tecnologías (CEPAL, 2013, p. 26).

Además del Banco Mundial y la CEPAL otros organismos se encargan de velar por las relaciones comerciales entre regiones, incluidos el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Estas instancias se dedican a promover y regular las cadenas de valor inclusivas, definidas como aquellas actividades que generan participación de las pequeñas y medianas empresas, así como de los grupos comerciales considerados vulnerables en el desarrollo de productos y servicios, y los negocios inclusivos en todos los países miembros (CEPAL, 2013).

La inclusividad en el comercio, como ya se ha mencionado, se considera un concepto encargado de generar un círculo contributivo en el que media la reducción de las heterogeneidades estructurales y el crecimiento del empleo, la productividad y el ingreso, mejorando así el bienestar de la mayoría y reduciendo la desigualdad (CEPAL, 2013).

La reciente escasez de contenedores y equipos marítimos tomó a las partes interesadas por sorpresa. El seguimiento de las escalas portuarias y de los horarios de las navieras, junto con una mejor y la optimización de las escalas, son algunas de las de las cuestiones que abarca el creciente campo de la informática marítima.

La UNCTAD sigue la evolución a través de la serie Review of Maritime de transporte marítimo, publicaciones especializadas y estadísticas en línea. Los responsables políticos deben promover transparencia y fomentar la colaboración a lo largo de la cadena de suministro marítima, al tiempo que garantizan que los posibles abusos de poder en el

mercado se mantengan en comprobar o impedir (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

Los transportistas han obtenido altas tasas de rentabilidad durante la pandemia, con beneficios operativos de dos dígitos para algunos transportistas de contenedores en 2020. Los cargadores han que no tienen acceso a contenedores vacíos para de contenedores para las exportaciones y se enfrentan a salidas en blanco, así como a elevadas tarifas de flete, y las autoridades de la competencia están investigando conductas potencialmente abusivas comportamientos abusivos (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

Aunque hay varias razones que pueden explicar la escasez de contenedores y de capacidad de contenedores y de buques, como el carácter perturbador de la de la pandemia y las restricciones asociadas, también es importante garantizar que las autoridades nacionales de la competencia puedan supervisar las tarifas de los fletes y el comportamiento del mercado (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

La UNCTAD contribuye a este, a través de sus investigaciones y estadísticas sobre la flota, las escalas en los puertos, los fletes y la conectividad de carga y la conectividad del transporte marítimo de línea. Sigue siendo importante que para que los responsables políticos sigan reforzando las autoridades nacionales en el ámbito de la competencia en el ámbito del transporte marítimo y garantizar que estén preparadas para proporcionar la supervisión reglamentaria necesaria (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

En los tiempos modernos, los productos y servicios fluyen desde y hacia destinos y mercados de todo el mundo, cruzando fronteras y creando un mercado global. Algunas empresas han tomado la decisión, o lo harán, de exportar y vender en el extranjero para ampliar su mercado y aumentar su base de clientes, otras han importado bienes del extranjero por la calidad deseada a un precio inferior al que puede ofrecer el mercado nacional (Mattsson y Jidne, 2021).

El mercado internacional puede ser mayor que el nacional, pero al mismo es mucho más competitivo en muchos aspectos en términos de competidores que compiten entre sí. Las empresas multinacionales grupos empresariales multinacionales pueden tener su sede en un país, pero tienen operaciones como fabricación, filiales de venta, centros financieros investigación y desarrollo, marketing, socios y empresas conjuntas en todo el mundo (Mattsson y Jidne, 2021).

El acceso a la red internacional de proveedores puede abrir nuevas puertas y hacer que las empresas sean más eficientes. El mercado global se especializa en diferentes partes del mundo y hace que los procesos sean más completos y puede ofrecer así una mejor calidad, a un precio más barato y con entregas más rápidas (Mattsson y Jidne, 2021).

Una empresa que opera en un mercado nacional relativamente pequeño puede no tener acceso a proveedores nacionales que le suministren los materiales deseables para que su producto sea más barato, más exclusivo, entre otros. Así, la motivación para internacionalizarse es a veces inmediata, y a veces incluso crucial para que las empresas obtengan beneficios (Mattsson y Jidne, 2021).

La misma necesidad se crea en el otro extremo de la cadena de valor cuando una empresa busca clientes internacionales. Ante esto se brindan algunas funciones imprescindibles en el comercio internacional, mencionadas a continuación:

- Los eslabones de la actividad: son los vínculos entre las empresas en términos de actividades tecnológicas, administrativas y comerciales que acercan las dos a medida que se desarrolla la relación. Como las empresas son más complejas que los individuos porque están formadas por múltiples y diferentes personas, la variedad y cantidad de actividades puede variar en función del estado de la relación de la empresa (Mattsson y Jidne, 2021).

Al vincular las actividades, las empresas pueden lograr más valor y rendimientos únicos que son los efectos de una estructura bien coordinada de las actividades dentro de la relación. Las actividades pueden ser a menudo secuenciales y efectuarse en el caso de un proveedor a un fabricante a un mayorista y luego a un cliente. Estas estructuras y patrones de actividad suelen necesitar una buena coordinación y a menudo crean interdependencias entre muchos actores y empresas (Mattsson y Jidne, 2021).

- Vínculos de recursos: son las conexiones que se han desarrollado en la relación, como los lazos de conocimiento, los lazos tecnológicos y los lazos materiales. Para mantener las actividades entre dos partes, éstas intercambian y utilizan diferentes recursos que les unen (Mattsson y Jidne, 2021).

Dado que las consecuencias económicas y de productividad se cocrean y evolucionan a partir de la relación, ésta debe cuidarse y desarrollarse bien, como una inversión. La disponibilidad y existencia de recursos crea tanto las oportunidades como las limitaciones en las actividades de una empresa y por eso las relaciones comerciales de estas actividades con respecto a los recursos son importantes (Mattsson y Jidne, 2021).

- **Vínculos de los actores:** Se establecen mediante las interacciones entre actores. A medida que se desarrollan los vínculos entre los actores, éstos se conectan más y se ven influidos por sus identidades percibidas en la relación. Esta identidad percibida afecta a las posibilidades y limitaciones para actuar dentro de la relación.

A medida que las empresas se comprometen mutuamente, las relaciones y los actores y los lazos de los actores se desarrollan, y empiezan a prestar atención e interés el uno por el otro. A medida que los actores se vuelven interdependientes entre sí, las prioridades de las relaciones dependen de las identidades percibidas entre ellos.

Cuando la relación evoluciona, ambas partes aprenden (o enseñan) unas de otras, lo que minimiza las incertidumbres, pero es difícil tener la certeza de la identidad propia en una relación, ya que juega una parte de muchas identidades hacia sus redes diferentes actores y puede ser percibida también de forma diferente (Mattsson y Jidne, 2021).

2.2.2 Comercio nacional

En Costa Rica las relaciones comerciales deben de obedecer el Código de Comercio No. 3284 aprobado desde la Asamblea Legislativa y vigente desde 1964, el cual establece como parte de sus artículos, que para que las distintas acciones empresariales sean aplicables y legales es necesario que hayan sido admitidas de modo general y por un largo tiempo, siendo las empresas y sus encargados quienes deben probar la existencia de estas las costumbres dentro del accionar cotidiano (Asamblea Legislativa, 2022, p. 8).

También establecen que las costumbres mercantiles “servirán no sólo para suplir el silencio de la ley, sino también como regla para apreciar el sentido de las palabras o términos técnicos del comercio usados en los actos o contratos mercantiles” (Asamblea Legislativa,

2022, p. 8). Este Código determina las obligaciones de los comerciantes, las pautas específicas para quienes no pueden ejercer el comercio, lo concerniente a Empresa Individual de Responsabilidad Limitada, su constitución, capital y accionar; las sociedades sean estas mercantiles, colectivas, simples, de responsabilidad limitada o anónimas su escritura constitutiva, sus aportes, su forma de administración y nombramiento. Las sociedades en nombre colectivo, su razón social, el papel de los socios y sus prohibiciones. La Sociedad en Comandita, de esta la escritura y capital social, el aporte de los socios y sus responsabilidades (Asamblea Legislativa, 2022).

Además, indica las pautas para las disposiciones generales de las sociedades anónimas, su conformación y proceso de suscripción. Las acciones generales, la Calidad de Socio, otros Títulos de Participación, las De las Asambleas de Accionistas, la Administración y de la Representación de la Sociedad, De la Vigilancia de la Sociedad, De la Disolución de la Sociedades, De la Liquidación de las Sociedades, De la Fusión y Transformación de Sociedades.

También De la Representación de Empresas y Sociedades Extranjeras y del Traspaso de su Sede al Territorio Nacional, de las Obligaciones Comunes a los que Ejercen el Comercio, Del Registro Mercantil, Del Nombre Comercial, De la Contabilidad y de la Correspondencia, , De los Auxiliares del Comercio, De los Comisionistas, De los Corredores Jurados, De la Intervención, Del Pago, entre otros aspectos importantes a considerar en el ámbito comercial (Asamblea Legislativa, 2022).

Luego de las disposiciones legales establecidas por la Asamblea Legislativa, el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (COMEX, 2020) establece tres grandes sectores de bienes: el agrícola y de pesca, el alimentario y el manufacturero. Lo anterior es importante para determinar los productos de mayor exportación en los que se incluyen preparaciones alimenticias, café, medicamentos, productos inmunológicos dosificados, aceite de palma, pañales y frutas tropicales conservadas en su jugo. Las exportaciones nacionales han sufrido algunos cambios considerables en cuanto a su composición y estructura desde el 2013 y hasta el 2020.

A partir de esa fecha, los flujos de las exportaciones de la región muestran decrecimientos de hasta el 12% anual, aunque Costa Rica gracias a la forma en la que enfrentó la pandemia mostró un crecimiento positivo de 2% en los últimos meses. Sin

embargo, tomando como referencia el periodo entre 2013 y 2020 las exportaciones de servicios costarricenses decrecieron en un promedio anual de 0,2%, según lo indicado por el Banco Central de Costa Rica.

De hecho, durante el 2020 las exportaciones de servicios disminuyeron un 28,8% con respecto al 2019, un decrecimiento mayor que el promedio mundial. A pesar de esto, si se logró identificar un dinamismo en algunos sectores como cargos por uso de la propiedad intelectual; informática, información y telecomunicaciones; así como en servicios empresariales (COMEX, 2020).

La pandemia causada por el COVID-19 ha provocado una disrupción en la economía global que no tiene precedentes y que consecuentemente tuvo repercusiones en los flujos de comercio mundial. En este contexto, el país enfrentó una serie de retos ligados a la implementación de las medidas sanitarias de contención y la afectación en las cadenas de suministro. Sin embargo, como se verá en detalle, la economía costarricense mostró resiliencia y cerró el año con números positivos en términos de exportaciones de bienes (COMEX, 2020, p. 5).

Debido a la crisis en el sector salud productos de la pandemia, las exportaciones costarricenses durante 2020 se enfocaron en productos como los dispositivos médicos junto con los tradicionales agrícolas como el banano y el café. Los efectos del coronavirus y de la pandemia global, se hicieron visibles en el sector comercial de las exportaciones durante los meses de abril, mayo y junio (COMEX, 2020).

Aun así, Costa Rica pudo mantener su posicionamiento en el comercio de frutas tropicales, siendo el mayor exportador de piña del mundo y uno de los cuatro exportadores de banano a nivel global, a pesar de sufrir una disminución de casi 60 millones de dólares en las exportaciones del 2020 (COMEX, 2020).

No obstante, como resultado de dicha crisis que ha provocado una disminución en el arribo de los buques al país, los exportadores se están enfrentando ante el dilema de que, si van a contar con la disponibilidad de los contenedores y barcos para atender la temporada alta de las exportaciones, que en el caso de la exportación de percederos es de noviembre a mayo (SEPSA, 2022, p. 2).

Por otro lado, con la situación originada por la pandemia, sus restricciones y la disminución en las exportaciones a nivel mundial, las materias primas fueron escaseando, productos como el cartón, la resina, el hierro, el papel y los agroquímicos fueron mermando, perjudicando directamente la producción nacional y las industrias que se basan en estos para su producción y funcionamiento, sobre todo ya que las empresas que sí los exportaron lo hicieron en menor medida y a un precio mayor, por lo que se dio un incremento de los costos de producción como efecto de lo anterior (SEPSA, 2022).

Para el 2021, la industria registró un aumento en su crecimiento en un 25,9% gracias al incremento de las ventas agropecuarias en el exterior. Las exportaciones de las preparaciones alimenticias también fueron en aumento, debido a su colocación en los mercados mexicano y peruano.

Fueron recuperándose también, los sectores dedicados al cultivo y producción de flores, follajes y plantas ornamentales, siendo Estados Unidos el principal socio comercial para estos productos agropecuarios, el cual colocó el 30% de las exportaciones de estos bienes (SEPSA, 2022).

Otros destinos importantes para las exportaciones del 2021 fueron los Países Bajos con una participación del 9,2%, Guatemala con un 5,8%, Bélgica con un 5,1%, México con un 4,7% y Panamá con un 4,2%, de forma grupal, estas localidades concentraron casi el 60% del total de exportaciones de cobertura agropecuaria.

Con respecto al dinero generado por tipo de producto, se calcula que el maíz amarillo generó 273,2 millones de dólares, la soya \$163 millones, el trigo \$98,5 millones, los enlatados como los atunes \$87,4 millones y el arroz \$80,5 millones; productos que significaron el 22% de las importaciones de este tipo de bienes, a lo que se le suman otros productos alimenticios como el aceite de palma (77,3 millones de dólares), el pescado y los filetes (68,4 millones de dólares) (SEPSA, 2022).

Aunado a lo anterior, los principales productos exportados durante pandemia fueron encabezados por productos como los siguientes: preparaciones alimenticias, aceite de palma y sus fracciones, jugos de frutas, frutas y sus derivaciones, salsas y preparaciones, productos de panadería fina, azúcar, alimento para animales, agua sea mineral o gasificada, preparaciones a base de pescado, aceites de coco, almendra y palma, purés y pastas de frutas, aceite de soya y sus derivados, confiterías y pastas alimenticias (SEPSA, 2022).

Con respecto a los productos agropecuarios importados al país durante pandemia, se identifican los siguientes: maíz amarillo, soya, trigo, atunes, arroz, aceite de palma y sus derivados, pescado, filetes y demás carnes, abonos minerales y químicos, jarabes y concentrados que permiten la preparación de bebidas gaseosas, tortas y residuos de la extracción de aceite de soya, frijoles, fungicidas, herbicidas, insecticidas, tomates enteros o en trozos y demás preparaciones alimenticias (SEPSA, 2022).

Por su parte, en el sector pecuario los principales productos importados por Costa Rica durante pandemia fueron carne porcina, carne bovina congelada, quesos y requesón, carnes y despojos de aves, leche y natas concentradas, carne bovina fresca y refrigerada, animales vivos bovinos, huevos de ave con cáscara, ámbar gris, lactosueros, gallos, gallinas, patos, gansos y pavos vivos, carnes y despojos comestibles (SEPSA, 2022).

Por lo anterior, la economía comercial de Costa Rica es abierta al exterior y resulta eficiente, eficaz y adecuada para muchos países interesados en sus productos y en la inversión. Aunque es un país pequeño, también es el resultado de políticas comerciales implementadas durante las últimas décadas que además de contribuir en la facilitación del ingreso de productos al territorio nacional y la colocación de productos locales en el mercado internacional, ha propiciado la diversificación de destinos para las exportaciones.

Con el pasar de los años, y con la incorporación de los distintos tratados de libre comercio que Costa Rica ha desarrollado con países como México, Chile, República Dominicana, Panamá, Perú, Canadá, Estados Unidos, Singapur, China y la Unión Europea; es que se han determinado distintas variables útiles para la identificación de las características de los flujos de comercio de cada zona, las cuales permiten determinar el desempeño de cada país, ante esto Gamboa (2017) menciona las siguientes:

- Crecimiento, durante el período en vigencia del tratado, de las exportaciones al socio comercial en relación con el crecimiento de las exportaciones totales; cuanto mayor fue la brecha positiva del primero con respecto al segundo, obtienen un mayor puntaje.
- Crecimiento, durante el período en vigencia del tratado, de las importaciones desde el socio comercial en relación con el crecimiento de las importaciones totales; cuanto

mayor fue la brecha positiva del primero con respecto al segundo, obtienen un mayor puntaje.

- Participación del déficit comercial del socio dentro del déficit comercial total, antes y después del TLC; el mayor puntaje sería para aquellos países cuya participación en el déficit comercial total se haya reducido más.
- Incremento en la cantidad de productos exportados después del TLC; el mayor puntaje es para aquellos países para los cuales hubo un mayor incremento porcentual en la cantidad de productos exportados.
- Cambio en la concentración de las exportaciones, antes versus después del TLC; el mayor puntaje es para aquellos países para los que más se redujo la concentración porcentualmente.
- Cambio en la cantidad de empresas exportadoras, antes y después del TLC; el mayor puntaje es para los países para los cuales hubo un mayor incremento porcentual en la cantidad de empresas exportadoras (p. 3).

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2016) busca como uno de sus objetivos principales, promover políticas para la mejora del bienestar social y económico de las personas alrededor de todo el mundo, mayormente, a través de Estudios de Apertura de Mercado, los cuales fungen como una herramienta fundamental desarrollada por el Comité de Comercio.

Dedicado a evaluar las barreras que impiden la integración comercial entre los países miembros y socios. Estos estudios se llevan a cabo para analizar de forma detallada los distintos procesos y prácticas que rigen a nivel interno las actividades comerciales y las características que otorgan fortaleza al sistema multilateral del comercio.

Para Costa Rica, es una necesidad analizar los aspectos que el marco regulatorio de comercio e inversión detallan que pueden ser considerados amigables para las actividades comerciales del país, de ahí lo importante de identificar las mejoras que se le deben realizar a las políticas relacionadas con el comercio con el fin de mejorar la productividad y la competitividad de la economía (OCDE, 2016).

La estrategia de desarrollo de Costa Rica de los últimos 30 años se ha basado en el impulso a las exportaciones, la apertura a la inversión extranjera directa (IED) y la liberalización gradual del comercio. Esto ha contribuido a la diversificación de su canasta de exportación, a la modernización de su economía, al crecimiento económico sostenido y a la exitosa integración del país en la economía global (OCDE, 2016, p.2)

De lo estudiado se identifican algunas fortalezas o logros para el país, como una tasa promedio de crecimiento de 3,7% en el actual milenio que supera el promedio de la región. Un aumento anual promedio de 9% en el volumen de exportaciones de bienes de finales de los noventa hasta el 2013 y la liberalización del comercio con base en una reducción unilateral de los aranceles y la negociación de tratados de libre comercio, útiles para el aporte de reformas en el sector financiero, para la agilización de procedimientos y de servicios especializados en telecomunicaciones (OCDE, 2016).

Aunque lo anterior reconforta debido al avance que el país ha tenido y los éxitos que continúa cosechando, también se pueden vislumbrar algunos retos como la necesidad de apoyar más la integración a las cadenas globales de valor (CGV), de promover vínculos entre empresas multinacionales y pequeñas y medianas empresas locales (PYMES), de desarrollar más el capital humano y un mercado laboral basado en calidad, de aumentar los recursos financieros para innovación e investigación y desarrollo y de abordar la falta de logística e infraestructura adecuadas y reducir el déficit fiscal (OCDE, 2016).

Para la OCDE (2016), Costa Rica ha adoptado medidas consistentes para mejorar la transparencia y el acceso a la información, aspecto que colabora con los actores económicos a prever los costos y beneficios de sus actividades y a planificar las inversiones.

Consecuentemente brinda amplias oportunidades para que las empresas planteen sus puntos de vista y suministren retroalimentación sobre el impacto en sus actividades económicas. A tal nivel que el país ha adoptado compromisos de no discriminación, señalando la necesidad de continuar las reformas para mejorar la competitividad del país.

2.2.3 Fletes marítimos

Las labores de exportación de materia prima y diversos productos, así como la crisis de contenedores tienen que ver con los fletes marítimos que constituyen el transporte de una embarcación especializada y adaptada para la carga, a través de las aguas oceánicas de un país a otro, en el cual median las regulaciones de cada nación sobre el tránsito marítimo. En donde efectivamente estos fletes también se han visto afectados por la crisis.

Los graves efectos económicos de la pandemia han tenido consecuencias negativas en el comercio marítimo mundial. Si, en el último trimestre de 2019, se preveía un crecimiento del 3,6% del comercio mundial de contenedores para 2020, tras los primeros casos de COVID-19 en China, esta proyección se redujo a un 2,5% en enero de 2020 y, después, a un -4,9% en abril y un -9,0% en mayo. La última proyección, publicada en julio, muestra una ligera recuperación, pero aún con una caída anual esperada del 7,2% (CEPAL, 2020, p. 47).

La CEPAL (2020) estima que las proyecciones a la baja se justifican como producto de la caída de la actividad económica, el aumento continuo de las cancelaciones de servicios y las restricciones laborales por las medidas sanitarias impuestas por los Gobiernos las cuales también son un impedimento para la fuerza laboral en términos de condiciones de trabajo, requisitos, traslados entre otros; utilizados como medio para contener la propagación del COVID-19 e ir mejorando la situación en salud para posteriormente recuperar la vida y actividad cotidiana.

El descenso de estas actividades comerciales marítimas ha llevado a que el World Container Index establezca que durante el 2022 son “27 las semanas consecutivas de descenso y el índice compuesto ha caído el 43% con respecto a la misma semana del año pasado” (Palau, 2022, párr. 1).

En cuanto a las cifras anteriormente descritas se identifica también que las rutas que unen Asia con Estados Unidos y con Europa son las que registran los mayores descensos por año, específicamente los fletes marítimos entre Shanghai y Los Ángeles cayeron un 9% con respecto a cifras de temporadas anteriores a la pandemia. La misma tendencia se observa entre Shanghai y Nueva York, cuyos precios caen el 3% (Palau, 2022).

Los transportistas, los puertos y los cargadores fueron tomados por la pandemia y la consiguiente escasez de contenedores vacíos observada desde finales de 2020 no tiene precedentes (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

No había planes de contingencia para anticiparse a la falta de disponibilidad o para mitigar sus impactos negativos. Dadas las tendencias actuales, es probable que pasen varios meses antes de que esta interrupción pueda ser absorbida en toda la cadena de suministro marítimo y antes de que el sistema vuelva a funcionar con normalidad (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

Mientras tanto hay tres consideraciones clave de los responsables políticos, para ayudar a reducir la probabilidad de situaciones similares en el futuro. La facilitación del comercio y la digitalización para cadenas de suministro resistentes durante la pandemia ha puesto de manifiesto la importancia de las cadenas de suministro fuertes (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

Los funcionarios de aduanas, los trabajadores portuarios y los de transporte han reconocido la necesidad de reducir el contacto físico y, al mismo tiempo, mantener los barcos en movimiento, los puertos abiertos y el comercio transfronterizo (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

Algunas de las soluciones de facilitación del comercio propuestas por la UNCTAD contribuyen a lograr el objetivo de facilitar el comercio y el transporte al mismo tiempo que se protege a la población del virus. Muchas de las medidas dependen de la digitalización de los procedimientos comerciales, incluso en el transporte marítimo (United Nations Conference on Trade and Development, 2021).

2.2.4 Sectores portuarios

Los puertos tienen áreas fundamentales que comprenden tareas y áreas específicas que facilitan el traslado de puerto a puerto o de puerta a puerta, lo cual implica analizar para volver eficiente las acciones operativas en las zonas de influencia de los puertos como medio para responder a la globalización que se ha llevado a cabo permitiendo la evolución de los puertos.

Los cuales continúan especializándose y estableciendo nuevas relaciones entre ciudad-puerto, incluyendo además de las actividades cruciales del desarrollo portuario aquellas conexas como la industrial, comercial, ambiental, administrativa y logística.

Estas actividades facilitan la producción de economías de aglomeración dinámicas, en las que la manera en la que interactúa la ciudad con el puerto resulta fundamental para que el puerto pueda hacer uso de toda su capacidad como mecanismo de comercio, dentro de sus características administrativas e infraestructurales.

Este aspecto propiamente ha adquirido mucho protagonismo en los últimos años, ya que una forma de evaluar el desarrollo portuario y las terminales marítimas es por medio de su inversión infraestructural, lo que permite que los puertos puedan fungir como terminales marítimas especializadas para distintos tipos de mercancías (IICE, 2019).

El Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas (IICE, 2019) identifica cuatro tipologías o clases de terminales portuarias, detalladas a continuación:

- Terminales marítimas de carga genéricas: puertos de atraque de uso genérico y que permiten una cierta capacidad de manipulación de contenedores o pallets.
- Terminales marítimas polivalentes: instalaciones portuarias más especializadas, que poseen grúas móviles la carga y descarga de contenedores, así como zonas de almacenamiento de estos contenedores.
- Terminales marítimas de contenedores: unidades especializadas en la atención de buques transportadores de contenedores. Así mismo, cuentan con espacios de almacenamiento y suelen estar interconectados con otros sistemas de transporte.
- Terminales marítimos de carga especializados: por ejemplo, las terminales para transporte de líquidos o de graneles que cuentan con grandes capacidades en términos de calado y de especialización (p. 14-15).

Es importante considerar el crecimiento paulatino que el tráfico de contenedores marítimos ha ido adquiriendo como principal puerta de entrada y salida del tráfico internacional de mercancías. En las que el contendor es el medio elegido para el transporte de

productos marítimos a nivel mundial, para esto es necesario destacar a las corporaciones navieras como el motor de la industria.

Además, se requiere una medición de la productividad de los puertos constante, como elemento central para evaluar su desempeño y diagnosticar su calidad, así como para identificar las acciones necesarias para la mejora, las cuales pueden ahorrar los costes, mejorar el servicio al cliente, generar eficacia en el manejo de activos, entre otros aspectos.

Siendo vital entender desde la competitividad la necesidad de alcanzar los más altos estándares a nivel internacional, algunos de los más importantes citados por la IICE (2019) son los siguientes: tiempo en la terminal de los camiones, congestión portuaria, medición de tiempos de retorno y productividad dentro del terminal, tasas de contenedores por hora de carga y descarga de la nave, tamaño y tiempo de embarque.

El desempeño portuario puede mejorar su productividad haciendo uso continuo y consiente de la tecnología existente; por ejemplo, grúas gantry, métodos de automatización y software avanzado para reducir el trabajo y los espacios y costos de almacenaje (IICE, 2019). Para ahondar más en la situación portuaria, a continuación, se presentan las áreas e instrumentos de política en la industria marítimo-portuaria a través del cuadro 1.

Cuadro 1.*Áreas e instrumentos de política en la industria marítimo-portuaria*

Áreas de política	Instrumentos de política
Desarrollo portuario	Planificación portuaria estratégica a largo plazo. Modernización de terminales. Sistemas de información. Políticas de desarrollo industrial en el sitio. Desarrollo de nuevas funciones del puerto. Relaciones laborales portuarias. Actualizar las habilidades de los trabajadores.
Desarrollo de la ciudad-puerto	Creación de clústeres marítimos. Atracción de las funciones de la sede central relacionadas con el puerto. Políticas de diversificación económica. Crear sinergias entre el puerto y otros clústeres. Coordinación entre puertos. Cooperación con las ciudades portuarias vecinas.
Transporte	Acceso intermodal del interior. El cambio modal del tráfico del <i>hinterland</i> . Carriles y corredores de carga dedicados.
Investigación e innovación	Política de innovación para mejorar el rendimiento del puerto. Fomentar la investigación local relacionada con el sector portuario. Fomentar la investigación relacionada con el puerto. Atraer firmas innovadoras relacionadas con el puerto. Sistemas de innovación relacionados con la logística.
Desarrollo espacial	Planificación del uso de la tierra portuaria. Plan maestro común para el puerto y la ciudad. Desarrollo de la costa. Regeneración urbana del viejo puerto y sitios industriales. Gestión integral costera / fluvial.
Ambiente	Políticas de reducción de emisiones y de adaptación al cambio climático. Producción de energía renovable en el puerto. Políticas de eficiencia energética. Políticas de reducción de desechos.
Comunicación	Comunicación e información portuaria. Museos marítimos. Ocio y recreación en la ribera. Proyectos culturales relacionados con el puerto. Actividad portuaria como parte de la marca de ciudad global.

Fuente: (IICE, 2019).

En cuanto al acontecer costarricense, son 2 los puertos de mayor relevancia del territorio: Puerto Caldera, conectado a la red mundial de transporte marítimo por medio de líneas alimentadoras; y Moín-Limón por el que transitan cerca de un millón de unidades hacia las costas orientales de América del Norte y del Sur y hacia Europa.

Por lo que este puerto se considera en una posición adecuada para fungir como eje central de transbordo para los buques de mayor tamaño que crucen por el Canal de Panamá. Las cifras estiman que del 2018 y hasta el 2025 la Terminal de Contenedores de Moín generará entre 210 y 270 millones de dólares de valor agregado bruto y entre 2100 y 2400 empleos (IICE, 2019).

Se ha reportado que la región ha sufrido transformaciones producto de la pandemia, la crisis económica y las nuevas inversiones resultantes de procesos de cambio político, sin embargo, la mejor opción es continuar incrementando su eficiencia y aprovechar la buena conectividad para distribuir los bienes provenientes de América del Norte, de Asia, de América Central y América Latina (IICE, 2019).

Costa Rica necesita entonces, invertir a sus estaciones portuarias, de hecho el proyecto de mejora para la terminal de Moín busca aumentar la productividad, la capacidad y la confiabilidad en las cadenas de suministro, proyectando un aumento de 115% en los movimientos por llamada, de un 39% en el rendimiento de los contenedores y cerca de un 400% más en productividad de atraque, lo que lograría reducciones del 60% en el tiempo promedio en el puerto y del 40% en los costos de comercio de hasta un 40%, provocando un mayor valor agregado bruto y mayores oportunidades de empleo (IICE, 2019).

Aunque Costa Rica presenta mejoras en su competitividad portuaria, el país requiere realizar mayores inversiones para aprovechar sus reconocidas ventajas competitivas de localización en la región, al encontrarse al lado de Panamá, que con su canal es el epicentro de la industria marítimo-portuaria en América Latina y el Caribe (ALC). (IICE, 2019, p. 49).

La industria de la logística marítimo-portuaria es importante para la economía nacional debido a que es considerada la vía por la que se trasiegan el 56% de las exportaciones del país. Las actividades de la industria marítimo-portuaria simbolizan para Costa Rica una de las 22 industrias de mayor contribución al Producto Interno Bruto (PIB).

Además de ser una de las 30 industrias que producen más empleos y generan más a la economía del país. De estos empleos cabe destacar que más del 60% son indirectos y se relacionan con los servicios de comercio, suministros de comida y bebida, carne y comida de aves, café, edificaciones no residenciales, entre otros (IICE, 2019).

La mayor cantidad de mercancías y bienes transportados e intercambiados entre países se lleva a cabo a por vías marítimas, las estadísticas mundiales sobre el comercio indican que los transportes marítimos son el eje central del intercambio comercial del mundo. Para esto, la gran cantidad de avances en ciencia y tecnología han permitido la desconcentración de la producción en diferentes latitudes, para reducir costos de producción

y a su vez, generar mayor fuerza laboral debido a la creciente cantidad de transporte (IICE, 2019).

La economía costarricense también se encuentra inmersa en las dinámicas del comercio mundial. Más teniendo en cuenta que en las últimas décadas el país se ha orientado al sector exterior, mediante la firma y seguimiento de tratados comerciales y a través de una política consistente de promoción del comercio exterior y atracción de inversión extranjera directa (IICE, 2019, p. 60).

Aunque son varios los esfuerzos que el país ha generado para mejorar sus condiciones portuarias y por ende optimizar su inserción en las cadenas globales de valor, se sigue percibiendo el rezago mayormente en términos de inversión en la industria. Por ejemplo, en Puerto Caldera, segunda ventana marítima importante en el país, en las últimas dos décadas su operación se ve condicionada al modelo de concesión de obra pública.

La costa Caribe costarricense que alberga el principal puerto marítimo de la zona, Puerto Moín, se encuentra un periodo de transición que, según algunos, ha abarcado más tiempo de lo estimado. Parte de las razones que se le otorgan a este rezago es que hasta la fecha los puertos caribeños han sido administrados por un ente gubernamental, sin embargo, actualmente el país está generando alternativas en cuanto a gestión administrativa y de recursos para invertir la mayor cantidad de recursos en infraestructuras portuarias adecuadas que eleven el nivel de uso y efectividad de la industria (IICE, 2019).

Lo que no se puede perder de vista es la necesidad del fortalecimiento de la industria y la creciente demanda de inversiones en los factores de producción asociados a su gestión, aspectos que pueden generar un potencial impacto que la industria marítimo-portuaria para Costa Rica, país que enfrenta además de los problemas anteriormente descritos un desempleo estructural considerable y un modelo económico actual que no está dando respuesta.

Este problema estructural, administrativo, económico y a su vez político, que requiere no sólo el incremento de la competitividad del país en las industrias que explican su crecimiento económico en los últimos años, sino también en la potenciación de otros recursos endógenos con lo que cuentan los diferentes territorios que componen en territorio nacional (IICE, 2019).

2.2.5 Materias primas

Las materias primas permiten la creación de productos necesarios y utilizados diariamente, son denominados un bien intermedio porque persiguen ser transformados hasta convertirse en un objeto específico. Las materias primas son extraídas de ambientes naturales mayormente y buscan ser bienes de consumo para diversos fines. La CEPAL (2020) establece la necesidad de identificar productos de necesidad para que sean desarrollados por los países de la región que poseen potencial para abastecer la demanda de estos.

Las cifras apuntan a que “los precios de las materias primas alimenticias (carne, cereales, productos lácteos, aceites vegetales y azúcar) acumulan seis meses consecutivos de descensos, pero esta rebaja no se traduce en una bajada de precio en el supermercado” (Olcese, 2022, párr. 1). Lo que quiere decir que, aunque descienda la cantidad de materia prima exportada o importada, los consumidores no van a percibir una ventaja económica al adquirirlos, por el contrario, podrían verse en la obligación de pagar tarifas más altas por productos de consumo diario. Olcese (2022) establece que

El aumento de precios contrasta, sin embargo, con la evolución del precio de las materias primas alimenticias, que encadena seis meses de descensos: en septiembre cayeron un 1,1% respecto a agosto; en agosto habían bajado un 1,9%; en julio se abarataron un 9,1%, en junio, un 2,1%; en mayo, un 0,18%; y en abril, un 0,8%, según el Índice de precios de los alimentos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (párr. 4).

Estos constantes cambios entre los precios de las materias primas y sobre todo en el precio que el consumidor visualiza al adquirirlos en el supermercado o tienda de conveniencia se origina debido a diferentes razones, una de ellas es que es el reflejo de la variedad de suministros para la producción en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) como el transporte, los fertilizantes, la energía, entre otros; y mientras avanza la cadena de valor se continúan añadiendo otros costos hasta que se dicte el precio final (Olcese, 2022).

Costa Rica no es la excepción, sino que los precios de las materias primas importadas han estado disminuyendo poco a poco a nivel internacional desde junio del presente año, afectando sobre todo al petróleo, pero también otras materias primas que importa el país, lo cual también deriva la menor demanda de dólares y por consiguiente una disminución en el valor de esta moneda en la economía costarricense.

A pesar de la ralentización de las relaciones comerciales y la debilitación de las remesas provenientes de Estados Unidos para los países de América Central y del Caribe como República Dominicana; y aunque se espera que la región sí se beneficie de los menores precios de las materias primas, sus economías continuarán enfocándose en el desarrollo de turismo y la explotación de este mercado como medio para recuperarse de la crisis (Flores-Estrada, 2022).

Así como el petróleo es altamente cotizado, el valor de la producción mundial de este supera los 3 billones de dólares al año, mientras que el del litio ronda los 30.000 millones.

Lo anterior llama la atención de las operaciones de materias primas, quienes se han propuesto hacer que este mercado crezca y madure. El litio se ha convertido en un elemento esencial para el desarrollo del sector tecnológicos y de las industrias relacionadas con la transición energética, desde las renovables hasta los vehículos eléctricos (González, 2022, párr. 4).

Si bien décadas atrás la demanda del litio como materia prima y las entidades que la producían no eran numerosas, conforme aumenta su demanda en diversos países de la región, son mayores las empresas que desean ingresar en este mercado comercial, las cuales buscan como objetivo principal ampliar el mercado del litio, hacerlo transparente y eficaz para que pueda dar respuesta a la demanda futura (González, 2022).

A menudo es más económico fabricar materiales en grandes cantidades. Dentro de esto, una serie de elementos pueden ser producidos por un período corto y luego otra vez. Esto permite aligerar el costo de implementación de fabricación (costo de instalación) de máquinas de producción para una gran cantidad de artículos.

La misma situación se puede distinguir en la compra de materias primas. La ventaja de las tarifas de reserva, la cantidad y costo del transporte, a menudo se vuelven económicos para mantener las compras en grandes cantidades, aunque la mayor parte de eso debe guardarse como inventario para su uso posterior.

El inventario surge como resultado de la compra o producción de grandes cantidades de material, a menudo se denominan inventario de ciclo porque el número se produjo o compró durante el ciclo. Pero hoy en día va a suprimir la tendencia del tiempo y el costo debido a los cambios en el producto o proceso (Nusraningrum, 2019).

Esto dará como resultado una cantidad de inventarios cada vez más pequeños. Hay varios tipos de situaciones en las que los cambios en la oferta y la demanda se pueden estimar por adelantado. Un caso es donde se espera que cambie el precio o la disponibilidad de las materias primas.

Las empresas a menudo almacenan acero ante la ocurrencia de huelgas en la industria siderúrgica. Otras fuentes estiman que es una promoción de mercado planificada donde una gran cantidad de productos terminados puede preceder a la venta. Finalmente, las empresas en el negocio de la temporada a menudo anticipan una solicitud para iniciar un trabajo (Nusraningrum, 2019).

Por ejemplo, un fabricante de acondicionadores de aire puede seleccionar un nivel de producto que es casi uniforme, aunque la mayoría de sus productos se venden en verano. Cualquier inventario que se almacene sobre la base de estimaciones de oferta y demanda se denomina inventario de anticipación.

El tránsito de inventario consiste en materiales que están en tránsito de un punto a otro. Esta decisión está influenciada por el inventario de fábrica y la selección de un portaherramientas. Técnicamente, el trasvase de suministros entre las etapas de producción, aunque en una fábrica, también puede clasificarse como inventario en tránsito (Nusraningrum, 2019).

A veces el llamado tránsito suministra inventario de tubería porque está en la tubería de distribución. El pequeño tamaño de la empresa suele tener dificultades en la negociación con los proveedores. Deben buscar esos proveedores que estén dispuestos a ofrecer descuentos, términos y condiciones óptimos. Entonces, tienen que desarrollar una mejor relación entre proveedores para asegurar el uso óptimo de los escasos recursos.

Los empresarios deben optimizar sus recursos para generar rentabilidad y estabilidad vendiendo cantidades suficientes de productos deseables a precios aceptables. Las empresas solo pueden organizar suministros en grandes cantidades, sin embargo, un gran inventario no siempre beneficia a la empresa (Nusraningrum, 2019). Algunas de las pérdidas relacionadas con la tenencia de inventario en grandes cantidades incluyen:

- Los costos de almacenamiento se están convirtiendo en una gran empresa dependerá.
- La empresa deberá preparar un fondo lo suficientemente grande para realizar la compra de materiales.
- El alto costo de ahorrar e invertir en inventario resultará en fondos reducidos para financiación e inversión en otras áreas.
- La empresa eliminó la posibilidad de un riesgo considerable de daño debido a cambios químicos en los inventarios u otras razones.
- Si hay una caída en el precio de las materias primas, la empresa sufrirá pérdidas considerables de todos modos.
- Cuando la empresa organiza su inventario en una cantidad relativamente pequeña, puede generar caos cuando se deban incluir números mayores de productos.
- Algunas de las debilidades de estas políticas son: la posibilidad de quedarse sin material por los suministros que se agotaron prematuramente.
- Debido a que a menudo se queda sin material, entonces el proceso de producción no se vuelve suave.
- Una preparación demasiado pequeña aumentará la frecuencia de las compras, por lo que el costo del mensaje aumentará consonancia con el aumento de la frecuencia de compra (Nusraningrum, 2019).

Para evitar realizar un inventario demasiado grande o pequeño, hay varios tipos de factores que afectan el suministro de materias primas. En cuanto a algunos de estos factores se destacan los siguientes:

- Estimaciones de uso de materias primas.
- El precio de las materias primas.
- Tarifa de preparación política para compras.
- Descarga de material.

- Tiempo de espera.
- Modelo de compra de materiales.
- Asiento.
- Inventario.
- Readquirir (Nusraningrum, 2019).

Es importante crear una estrategia de gestión de suministros de materias primas. Estas actividades se llevan a cabo para ayudar también a aumentar los ingresos de la comunidad en tener un negocio para prosperar y competir.

Por lo tanto, estas actividades son indispensables para la formación y también aumentan la confianza de la comunidad en la puesta en marcha de la gestión de inventario de la materia prima correctamente.

2.2.6 Crisis de los contenedores

La crisis provocada por la pandemia de COVID-19 es un punto de inflexión para muchas cadenas globales de valor, en donde varios actores que fungían como proveedores han quedado fuera del mercado, han tenido que relocalizarse, reiniciar o dedicarse a otras labores luego de perderlo todo. Esto facilita la comprensión de los efectos profundos que la pandemia ha ocasionado sobre el comercio mundial de servicios y productos. En el primer trimestre del 2020 su volumen disminuyó un 4,3%, cifra que se aumentó durante el segundo trimestre del mismo año (CEPAL, 2020).

La crisis del COVID-19 a su vez, ha constituido una oportunidad para acelerar las tecnologías, la virtualidad y la digitalización de los trámites asociados al comercio, de los procedimientos de solicitud, la facilitación de estos y la regulación de la burocracia. En este sentido, los países de la región deberían considerar mantener algunas de las medidas implementadas durante el tiempo de pandemia como por ejemplo la aceptación de certificados fitosanitarios electrónicos, el envío de formularios en línea y no impresos en presencialidad, y la menor realización de inspecciones físicas (CEPAL, 2020).

La rápida propagación de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) y las drásticas medidas de respuesta adoptadas por los Gobiernos han golpeado fuertemente a la economía mundial, que en 2020 experimentará su mayor contracción desde la década

de 1930. Para contener la propagación del virus, los países de todo el mundo aplicaron medidas restrictivas en los principales puntos de acceso a sus territorios. Estas restricciones afectaron la logística del comercio internacional e incluyeron medidas sanitarias adicionales e inspecciones más rigurosas tanto de la carga y los equipos de transporte como del personal logístico que los opera, lo que ha incrementado los tiempos y el costo de operación del comercio exterior (CEPAL, 2020, p. 15).

En esta crisis de contenedores, América Latina y el Caribe han sido participantes de una variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, de exportaciones, de viajes y transportes, de servicios de minería y petróleo, de manufacturas de productos agrícolas y agropecuarios, siendo mayores las cifras negativas en las importaciones a América Latina y el Caribe en comparación con las exportaciones, siendo el sector más golpeado el automotor, que presenta una caída cercana al 55% del valor de las exportaciones intrarregionales en el primer semestre del 2020 (CEPAL, 2020).

2.3 Marco referencial

En esta sección se explicarán diversas teorías importantes para el área del comercio internacional con el propósito de generar un marco referencial para la presente investigación que nutra desde la teoría aplicada y comprobada, no sólo el tema de estudio, sino las soluciones necesarias para darle respuesta a este, así como la apertura para que a través de futuras investigaciones se continúe estudiando los pormenores del efecto de las relaciones comerciales entre sectores y el papel de las actividades portuarias como eje central de estas.

2.3.1 Teoría clásica de la ventaja absoluta

Esta teoría del comercio internacional, desarrollada Adam Smith (1776) establece cómo las naciones pueden enriquecerse dependiendo de cómo desarrollen sus productos y hagan uso de sus recursos para la exportación. La ventaja absoluta que propone Smith fue una de las primeras teorizaciones del comercio internacional para explicar los flujos de comercio de bienes entre países. Definida como la capacidad de producir más que otros países a un menor costo a través del poco uso de insumos que no se derivan de malas prácticas ni de calidades inferiores a las de sus competidores (Ibarra, 2016).

Se trata, a grandes rasgos, de un modelo económico, hoy mayoritariamente abandonado, según el cual los patrones del comercio mundial se explican por las diferencias de productividad en la fabricación de los bienes entre los países. Un país será capaz de exportar a otro un bien si es más productivo que el otro país en la producción del bien, es decir, si lo produce a un menor coste (Wolters Kluwer, s.f., párr. 1).

Smith por medio de su teoría, hace énfasis en el uso de los recursos propios e internos de cada país, y gira en torno al desarrollo de productos a un bajo costo, permitiéndole a las empresas la comparación productiva entre varias empresas semejantes o dedicadas a las mismas labores.

La ventaja absoluta también analiza otros aspectos que van más allá de los económicos, sino que se involucran con los mercados internos, su conformación, su estructura de mercado considerada perfecta y que promueve la movilidad interna de factores productivos (Ibarra, 2016).

La teoría explica los beneficios de la comercialización entre países, en donde dos países pueden verse beneficiados de igual manera, si cada uno de ellos hace uso de sus ventajas propias en la producción de un determinado bien (Wolters Kluwer, s.f.). Este supuesto también indicaba en cierto modo que los dos países deben tener características semejantes, en su tamaño.

Por ejemplo, lo que originó la necesidad de replantear la teoría para que pueda significar el mismo beneficio tanto a países pequeños como a los más grandes. La incorporación estas preferencias determina el espacio en el que ambos países podrían hacerse acreedoras de beneficios una vez que se incorporen las preferencias de la población. (Ibarra, 2016).

No obstante, a causa de las evidencias observadas en los patrones del comercio mundial, esta teoría se considera superada por la *Teoría de la Ventaja Comparativa* de David Ricardo, según la cual, los países tenderán a exportar aquellos bienes en los que presentan internamente mayor productividad relativa, superando la errónea idea de que un país sólo puede ser competitivo si supera a la productividad de otros países (que es la base de la *Teoría de la Ventaja Absoluta*) (Wolters Kluwer, s.f., párr. 6).

A pesar de lo anterior, la teoría de la ventaja absoluta permite efectuar una reflexión sobre la idea de que las empresas necesitan producir más por menos costo y por más dificultad que esto simbolice, por lo que se determinan las ventajas absolutas en las empresas, para conocer las funciones estas como la única forma de crear estrategias para que las empresas puedan lograr producir a un menor costo (Cerem, 2022). De ahí que se establezcan algunas características de esta teoría:

- Se establece a partir de la creencia de que un país será capaz de exportar un producto solo si tiene el costo más bajo del mundo.
- Toma como referencia la relación entre el valor del producto y la cantidad que puede producir la empresa por hora de trabajo.
- Se destaca la importancia de que exista libre comercio como forma en que las riquezas de las naciones pueden incrementarse.
- Establece como no rentable la producción cuyo costo sea mayor que importarlos (Cerem, 2022, párr. 3).

2.3.2 Teoría de la ventaja comparativa

La teoría propuesta por David Ricardo (1817) como un modelo de intercambio comercial en el que se realza la relación entre la ventaja comparativa de Smith (1776) y la ventaja absoluta. Es decir, toda empresa que quiera competir de manera internacional debe tener un producto de calidad y de mejor precio que sus competidores. Así mismo establece diferencias cuando centra la oportunidad de introducir varios productos en vez de centrarse en solo uno.

La Teoría de la Ventaja Comparativa (TCA) es un clásico bien conocido en la literatura económica. Por lo general, es una de las primeras cosas que aparecen en los libros de texto sobre comercio, de hecho, algunos la llaman la piedra angular de la teoría del comercio internacional.

E indica que incluso si una nación se puntúa peor en eficiencia en ambos productos frente a la otra nación, el comercio aún resulta mutuamente beneficioso. La ventaja comparativa se vuelve obvia cuando se observa la relación de productividad. La teoría de la ventaja comparativa se ha utilizado para explicar los flujos comerciales entre dos países, en este sentido hay dos cuestiones importantes que merecen ser criticadas, el papel de las corporaciones y el de la concepción de los bienes producidos (Svenson, 2015).

Esta crítica se basó en la premisa de que la función de una teoría es la de evitar que el observador se deje deslumbrar por la completa complejidad de eventos naturales o concretos. En cuanto a lo anterior, la ventaja absoluta aplica como herramienta para el desarrollo de la relación entre la cantidad de materia prima gastada en un producto y la capacidad de producción. Y en el caso de la ventaja comparativa, se prioriza el análisis tanto de los costos como de la oportunidad siendo su principal objetivo elegir productos adecuados para comercializar internacionalmente (Cerem, 2022).

En la ventaja comparativa, principalmente se usa la rama del comercio internacional en conjunto con las finanzas internacionales. Mientras que en la absoluta lo principal es autoabastecer el mercado nacional siendo aplicadas solo finanzas a nivel local (Cerem, 2022). Tiene sentido que las regiones y sus países deban ser capaces de evaluar sus fortalezas y debilidades, por lo que necesitan identificar, definir, refinar y describir sus ventajas comparativas.

El desafío en el comercio internacional es integrar la complejidad de la economía mundial actual en el concepto de ventaja comparativa y tomar en cuenta la dinámica interna de las corporaciones. Esta perspectiva se interesa por la aplicabilidad de la TCA para la administración de empresas y el papel de las visiones empresariales, introduciendo una reconceptualización de la ventaja comparativa, que va más allá del concepto convencionalmente definido y medido (Svenson, 2015).

Las cadenas de valor basadas en visiones (VBVC) se encuentran en el centro de la reconceptualización, basando la ventaja comparativa vertical en cuatro factores, el primero, la capacidad para generar VBVC (generación de conocimiento), el segundo los recursos naturales, el tercero el capital y el cuarto la mano de obra; en donde, por ejemplo, una región bien dotada posee la capacidad de generar y aplicar conocimientos (Svenson, 2015).

2.3.3 Teoría pura y monetaria del comercio internacional

Son varias los datos históricos importantes que remontan esta teoría, uno de las más relevantes es la de Francis Y. Edgeworth quien aplica su concepto de curvas de indiferencia y al comercio internacional durante 1894.

Décadas después, en 1960 Robert A. Mundell, expone en su obra *The Pure Theory of International Trade* (La Teoría Pura del Intercambio Internacional, en español), expone detalladamente un modelo para la economía mundial y enuncia un sumario de los principales resultados en estática comparativa de la tendencia pura del comercio internacional (Matus, s. f.).

El estudio del comercio internacional desde la perspectiva teórica se compone de 2 campos: el de la teoría pura, que se refiere al análisis del valor aplicado al intercambio internacional y en el que se toman en consideración aspectos como los siguientes:

- El enfoque positivo, referido a la explicación y a la predicción de los acontecimientos, y por ello, a dar contestación a preguntas como éstas: ¿Por qué un país comercia de la manera que lo hace?, ¿qué determina la estructura, la dirección y el volumen del intercambio entre países?, ¿cuáles son las fuerzas que determinan si se va a importar o exportar un tipo u otro de producto? y ¿cuánto se intercambiaría de cada mercancía?
- El análisis del bienestar. Investiga los efectos que tendrá un cambio de la demanda sobre la relación real de intercambio de un país, análisis que conduce a este tipo de preguntas: ¿Cuáles son las ventajas del comercio internacional? ¿Aumenta o disminuye el consumo y la tasa de desarrollo económico con el comercio internacional? (Universidad de Almería, s. f., p. 3).

Y el de la Teoría monetaria, el cual también está compuesto por dos aspectos importantes, definidos a continuación:

- La aplicación de los principios monetarios al intercambio internacional, o sea el enfoque explicativo de la acción de la moneda mediante la secuencia: circulante-nivel de precios-saldo comercial, y sus efectos sobre los precios, los ingresos y en especial sobre el tipo de cambio y el tipo de interés.

- El análisis del proceso de ajuste mediante el empleo de instrumentos monetarios, cambiarlos y financieros, procurando contrarrestar los efectos de los desequilibrios de la balanza de pagos en cuanto a la duración, intensidad y amplitud hasta restablecer el equilibrio, o en su defecto, para preservar éste al nivel deseado (Universidad de Almería, s. f., p. 3).

Ambos enfoques teóricos son necesarios tanto en aspectos estrictos de la disciplina como en la parte práctica del comercio internacional. Tanto el sentido teórico puro como el monetario son útiles para fundamentar las políticas, generar acciones y establecer los cambios correctos (Universidad de Almería, s. f.).

El comercio, debe ser considerado como un caso especial de economía general teoría, por lo tanto, debe ser posible aplicar la teoría general de equilibrio económico a este “caso especial”, estas filosofías difícilmente pueden separarse en una presentación de la teoría pura del comercio internacional, a la que pertenecen y en la que surgen preguntas como ¿qué ventajas trae el comercio internacional a los distintos países que lo practican? Y ¿por qué un intercambio de bienes entre dos países toma lugar? Cuestionamientos que generalmente se responde con: porque la división internacional del trabajo lo hace rentable, en aquellos lugares en los que es especialmente adecuado producir (Sen, 2010).

2.3.4 Teoría del equilibrio y el comercio internacional

La teoría del equilibrio general es un subcampo de la economía que tuvo su período más activo de investigación en las décadas de 1950 y 1960, con contribuciones de Lionel McKenzie, Kenneth Arrow, Gerard Debreu, Paul Samuelson, Hiroshi Atsumi, Hirofumi Uzawa, Michio Morishima y muchos otros.

Basándose en el trabajo anterior de Abraham Wald en la década de 1930 y, por supuesto, en el gigante economista del siglo XIX, Leon Walras. El Comercio Internacional, es uno de los campos más antiguos en la economía, construido sobre los cimientos básicos establecidos por David Ricardo en la primera parte del siglo XIX, seguida más tarde por un verdadero ejército de teóricos del comercio como Alfred Marshall, Eli Heckscher, Bertil Ohlin, Abba Lerner y Paul Samuelson (Jones, 2011).

El comercio hace un uso abundante de la Teoría del Equilibrio General, como uno de los modelos competitivos en la Teoría de la Internacional, aunque estos dos campos a menudo abordan diferentes preguntas y utilizan técnicas algo diferentes. Una forma de decir esto es que muchos teóricos que han hecho contribuciones a la Teoría del Equilibrio General no han prestado mucha atención a las cuestiones más aplicadas que se tratan en la teoría del derecho y comercio internacional, a pesar de su orgullo por hacer un buen uso de la teoría del equilibrio general (Jones, 2011).

Al preguntar sobre los resultados generales encontrados en la Teoría del Equilibrio y Comercio Internacional que pueden ser de interés se necesita considerar las siguientes preguntas: ¿qué resultados se podrían esperar si sólo aumentara el precio de un solo producto?, ¿existe tal modelo en la teoría del comercio competitivo que produzca tal resultado independientemente de cómo lo hace?, ¿cuántos sectores productivos existen en la economía?, entre otras (Jones, 2011).

El equilibrio desde la teoría se puede enfocar desde el sentido general o parcial, por ejemplo, si se enfoca la teoría desde el equilibrio general se puede determinar que:

La interdependencia general de los mercados de productos y de los mercados de factores de la producción y demuestran que las relaciones entre ellos están aseguradas de una parte por la acción del empresario, que compra factores de producción y vende bienes y servicios, y de otra parte por el hecho de que los ingresos totales provenientes de las ventas de medios de producción en concurrencia pura y en equilibrio deben igualar a los ingresos totales obtenidos por la venta de todos los bienes de consumo (Rellovar, 2015, p. 27).

En cambio, si se toma como base un equilibrio parcial, siendo esta noción considerada como más real y manejable, toma consideraciones como que:

Sus razonamientos se basan en empresas de dimensión media que trabajan en el seno de industrias cuya importancia no es lo suficientemente grande como para influenciar al resto del sistema económico, y a partir de mercancías específicas que no absorben más que una insignificante parte del gasto total de los compradores. De esta forma es posible considerar como datos todas las influencias que puedan provenir de los otros sectores y admitir que las variaciones en la producción y los precios en los reducidos

sectores considerados no ejercen influencia sobre los agregados totales (renta nacional monetaria o renta nacional real) (Rellovar, 2015, p. 28).

2.3.5 Teoría sobre el origen del intercambio desigual

La teoría del Intercambio Desigual del economista Arghiri Emmanuel establece que el precio normal de una mercadería en el mercado internacional se fija tomando en consideración los distintos aspectos que se involucran en el proceso de producción y es justamente ese precio, el que permite que todos los actores y acciones que participan para la confección de este sean remunerados al mismo nivel en cualquier parte del mundo (Jedlicki, 2007).

Para los economistas clásicos, los precios de las mercancías gravitan en torno del precio o costo de producción, es decir de un valor objetivo que expresa la oferta de los productores. Ésta última representa el precio al cual los productores están dispuestos a vender una cantidad determinada de un bien. Es la utilidad que representan éstas últimas a cada consumidor que determina el precio al cual está dispuesto a comprarla (Jedlicki, 2007, p. 8).

Entre sus principales rasgos, la teoría incide directa y premeditadamente en los salarios mínimos y generalmente miserables que se pagan en todos los países involucrados en la manufactura, específicamente en los del Sur. Así, el intercambio desigual constituye un imperialismo comercial que desde siglos atrás en la historia, ha generado enormes ganancias para el Norte, superiores a los intereses recuperados por los bancos y las utilidades generadas por las multinacionales (Jedlicki, 2007).

El aumento simultáneo del comercio y la desigualdad global no concuerda con la creencia de beneficio mutuo proporcionado por el comercio internacional o, al menos, los beneficios no son repartidos equitativamente entre todos los socios. Esa creencia ha sido cuestionada según diferentes argumentos, desde el mercantilismo antiguo hasta las últimas teorías económicas (Ricci, 2016).

La teoría del intercambio desigual es una de las más influyentes y varias escuelas de pensamiento económico compiten con la corriente principal neoclásica y comparten este problema. El marco teórico reciente de Global Commodity Chains (Somel, 2005, Heintz, 2006), así como la economía ecológica (Lonergan 1988, Nordlund, 2014, Foster y

Hollemann, 2014, Honborg, 2014) tienen algunas características comunes con tradiciones de intercambio desiguales (Ricci, 2016).

La persistencia del desarrollo desigual en la actual era de libre comercio a pesar de la rápida industrialización de algunos países anteriormente periféricos, sobre todo China, genera un intercambio desigual en el comercio internacional en la que continúa siendo necesario el establecimiento de mecanismos que faciliten la globalización generalizada (Ricci, 2016).

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1 Enfoque

El enfoque que se va a presentar en esta investigación, considerando los factores que conlleva esta crisis de contenedores sería apto escoger el enfoque cualitativo, este enfoque brindaría las herramientas necesarias para poder contemplar el panorama de datos de una manera eficiente y objetiva, lo que beneficiaría la investigación con datos actualizados a la actualidad del conflicto y sus diferentes impactos.

Además, estos datos serían de apoyo a la investigación ya que, si el enfoque fuese solamente cualitativo, se podría concretar el tema, sin embargo, no tendría las cantidades necesarias de datos tanto macro como micro y entorpecería los resultados del análisis a realizar, lo que conlleva a que el sustento investigativo.

El enfoque cualitativo según Barrantes (2014) “se centra en el estudio de los significados de las acciones humanas y de la vida social”, esto aplicaría perfectamente en el tema de investigación ya que se haría un estudio sobre una situación comercial a nivel nacional, y su impacto social como lo sería el económico.

3.2 Diseño

El diseño por utilizar en este análisis sería el diseño explicativo, porque se van a buscar las causas y efectos, así como factores incidentes que conlleva el conflicto al respecto de las materias primas y su impacto en los diferentes puertos del territorio nacional, así como analizar las razones que llevaron a un alza en los fletes marítimos y su poca oferta naviera para la demanda mundial.

El hecho de utilizar el diseño explicativo es porque al hacer un análisis de este tipo va a utilizar los resultados arrojados para explicar al área a investigar las causas y efectos que provocaron el conflicto, en este caso, se busca explicar lo que causó el conflicto de los contenedores marítimos en los puertos nacionales.

3.3. Fuentes

Acorde al tema a investigar, lo ideal es obtener artículos de investigación primarios ya que se busca un análisis exhaustivo que pueda brindar el contexto y sustento que se espera con este tema, se buscarán fuentes primarias y fuentes secundarias que brinden más información respecto al impacto de la crisis de contenedores.

Como fuentes primarias se buscaron artículos de comercio internacional y exterior, así como artículos financieros para sustentar las falencias económicas de los puertos en el territorio costarricense. Estas fuentes deberán de proporcionar información explícita sobre el periodo que se ha establecido en el tema a investigar, al ser primarias, pueden moldearse y adaptarse al análisis para la búsqueda de resultados congruentes al tema y periodo pactado en un inicio.

Fuentes primarias: Las fuentes primarias son objetos, imágenes o documentos creados en un momento histórico que proporciona una mirada personal a un evento o periodo de tiempo. Generalmente, las fuentes primarias no proporcionan explícita o detalladamente su propósito. Por este particular son una llave maestra en la investigación.

Fuentes secundarias: La fuente secundaria es uno de los distintos tipos de fuente de información. Esta proporciona información organizada, elaborada, producto de análisis de terceros, traducciones, o la reorganización de una información obtenida de una fuente primaria.

3.4 Población y muestra

La población en este tema de investigación va a ser el mercado costarricense de materias primas, como lo serían las industrias de manufactura que importan estas materias para su producción nacional y posteriormente exportar estos productos. La muestra en este análisis investigativo serían los puertos marítimos del territorio nacional, como lo serían Moín y Caldera.

3.5 Unidades de análisis

Objetivos	Unidades de análisis	Definición Conceptual	Definición Operacional	Definición Instrumental
<p>-Identificar las falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica.</p>	<p>Falencias logísticas de las materias primas en Costa Rica</p>	<p>Errores cometidos durante el desarrollo del conjunto de métodos necesarios que lleva a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución</p>	<p>Las materias primas son aquellos productos que utilizan las industrias para producir un bien.</p>	<p>Revisión bibliográfica</p>
<p>-Examinar los efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de estudio.</p>	<p>Efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de investigación</p>	<p>Consecuencias adversas obtenidas del mal accionar en la organización de una actividad empresarial, de servicios, especialmente de distribución.</p>	<p>Es el proceso por el cual un bien o servicio extranjero ingresa al país por vía aérea, marítima o terrestre para ser procesado y por ende nacionalizado para su comercio o uso en el nuevo país receptor.</p>	<p>Revisión bibliográfica</p>

<p>-Evaluar la respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.</p>	<p>Respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.</p>	<p>Acciones que los puertos llevan a cabo para cubrir los estragos de la crisis de contenedores en Costa Rica</p>	<p>La Crisis de los Contenedores es aquel conflicto que se presenta en las importaciones y exportaciones con el alza en los precios de los fletes marítimos y a su vez por el impacto mundial de la crisis sanitaria del COVID-19</p>	<p>Revisión bibliográfica</p>
<p>-Catalogar las posibles repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación.</p>	<p>Repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación.</p>	<p>Efectos que la crisis de contenedores costarricense ha generado para las exportaciones internacionales</p>	<p>Se conoce como la consecuencia de una acción o decisión tomada ante un conflicto o situación que se presente en los diferentes aspectos de la vida en sociedad.</p>	<p>Entrevista</p>

3.6 Instrumentos

Para que una investigación, en este caso, una tesis, se necesitaría una serie de fuentes que le darán sustento y apoyo a la tesis, estas serían entrevistas, revisión bibliográfica, análisis de otras investigaciones para dar fundamento crítico y objetivo al momento de dar las conclusiones y recomendaciones. Claro que estas fuentes van a ir variando en dependencia de los métodos para obtener la información necesaria.

Para esta tesis, la información prioritaria a utilizar será la revisión bibliográfica ya que se va a realizar un análisis a otros documentos y libros para comprender de una mejor manera el conflicto que se está investigando, adicionalmente, considero que es pertinente realizar entrevistas a personas que laboren en los puertos o tengan empresas aduaneras, así como empresarios.

Objetivo 1: Para este objetivo se utilizará la revisión bibliográfica con la finalidad de identificar las falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica

Autores	Falencias logísticas de las materias primas en Costa Rica	Utilidad para la investigación

Objetivo 2: Para este objetivo se utilizará la revisión bibliográfica con la finalidad de examinar los efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de estudio.

Autores	Efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de investigación.	Utilidad para la investigación

Objetivo 3: Para este objetivo se utilizará la revisión bibliográfica con la finalidad de evaluar la respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.

Autores	Respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.	Utilidad para la investigación

--	--	--

Objetivo 4: Para este objetivo se utilizará la entrevista con la finalidad de catalogar las posibles repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación.

- ¿Cómo considera el impacto de la Crisis de los Contenedores Marítimos en los puertos nacionales?

- ¿Conociendo su área profesional, considera que el panorama nacional y comercial puede verse aún más afectado o puede mejorar en los próximos meses? De una breve explicación bajo su conocimiento o punto de vista.

-Las materias primas podrían escasear en caso de que la crisis y los fletes marítimos sigan subiendo?

- ¿Usted como empresario o profesional, considera que los puertos nacionales han procedido acorde a la crisis? ¿Qué se podría hacer diferente en esta situación?

-¿Cuáles considera que son las mayores falencias que poseen los principales puertos del país?

3.7 Recolección y procesamiento de datos

Objetivo 1: Identificar las falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica.

Autores	Falencias logísticas de las materias primas en Costa Rica	Utilidad para la investigación
Ferrari (2022)	<p>“Una materia prima, también conocido como bien intermedio, es todo bien que es transformado durante un proceso de producción hasta convertirse en un bien de consumo.”</p>	<p>Es relevante conocer el significado de la materia prima para establecer los parámetros necesarios durante la investigación.</p>
	<p>“Existen algunos bienes materiales que no pueden ser utilizados directamente por los consumidores ya que necesitan ser transformados (el petróleo, por ejemplo). Las materias primas son el primer eslabón de una cadena de fabricación, y en las distintas fases del proceso se irán transformando hasta convertirse en un producto apto para el consumo”</p>	
Canales (2021)	<p>“La covid-19 generó una crisis logística mundial que afecta la cadena de suministros de bienes e insumos y encareciendo los</p>	<p>Al conocer el inicio de la situación, se puede investigar a un nivel más profundo y en este caso, conocer las falencias</p>

	<p>costos de producción.</p> <p>El problema tiene su origen en la imprevista contención del comercio global durante los confinamientos, caracterizado por el cierre de industrias, puertos, aeropuertos y fronteras, que impidieron el trasiego de mercancías para abastecer los distintos mercados.”</p>	<p>logísticas puede significar en poder solventar el problema o dar recomendación al área afectada.</p>
<p>Aguilar-Vargas et al., (2022).</p>	<p>“Tras la emergencia sanitaria y confinamiento provocada por la pandemia, la economía que atendió a poder paralizarse y con ella también el transporte marítimo, muchos puertos y navíos han quedado estancados a nivel mundial, y con esto muchas cargas que tenían que llegar a su destino no lo han hecho, dejando de abastecer diferentes tipos de materia prima, productos de consumo, hidrocarburos, etc.”</p>	<p>Resulta importante comprender que la crisis de contenedores y la situación que viven las estaciones portuarias, así como la escasez en la industria de materias primas en el país, ha sido incrementada por la pandemia producto del COVID-19.</p>
<p>CEPAL (2020).</p>	<p>“Entre enero y julio de 2020 se registraron fuertes caídas del valor de los envíos de</p>	<p>Las falencias logísticas puede que no sean la única razón por la cual los valores</p>

	América Latina y el Caribe a los Estados Unidos (-20%), a la Unión Europea (-15%) y especialmente a la propia región (-27%)”	han caído, es un asunto también de la región
Young y Esqueda (2005)	“La cadena de suministros término que se inicia con las materias primas básicas que son extraídas de la tierra o cosechadas hasta llegar al producto terminado en las manos del consumidor final”.	Realmente la crisis puede derivarse de la cadena de suministros como tal y no por los errores generados desde la logística, es decir puede ser generado a nivel general no sólo en CR.
Arce (2009)	“Independientemente de la posición de la empresa central dentro de la cadena, la cadena es solo una y va desde la fuente primaria de materia prima hasta el consumidor final. Por lo tanto, la cadena de suministro abarcaría los cuatro eslabones hasta la entrega del producto y/o servicio al cliente final”	Existen procesos que se llevan a cabo para que las materias primas sean transportadas y aprovechadas por el consumidor para la realización de productos derivados.
Romei (2021)	“En todo el mundo, los fabricantes de todo tipo de productos, desde armarios hasta coches u ordenadores, siguen lidiando con una crisis logística que ha	La crisis en la logística de materias primas es probable que sea derivada de los estragos de la pandemia.

	interrumpido el suministro de materias primas esenciales, amenazando la recuperación económica tras la pandemia e impulsando la inflación”	
--	--	--

Objetivo 2: Examinar los efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de estudio.

Autores	Efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica en el periodo de investigación.	Utilidad para la investigación
Kiziryan (2015)	Las importaciones son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. Junto con las exportaciones, son una herramienta imprescindible de contabilidad nacional.	La importancia que posee este concepto es conocer el impacto que poseen las importaciones
Código aduanero (s.f.)	“La importación consiste en la introducción a plaza para el consumo de mercaderías procedentes del exterior del territorio aduanero nacional, sujetas al pago de tributos o	El apearse con el código aduanero en cuanto a conceptos técnicos, va a darle sustento y objetividad a la investigación.

	al amparo de las franquicias correspondientes”	
CEPAL (2020)	“Las variables de decisión de compra, como tiempos de despacho acotados y fiables, trazabilidad completa de la carga, servicios y costos integrados puerta a puerta, serán de ahora en adelante un mínimo exigible a cualquier operación logística internacional. Por ello, es fundamental que los diferentes actores de la industria logística regional se preparen para satisfacer este nuevo nivel de calidad de servicio”	Son varios los aspectos que pueden afectar la logística de un país en sus exportaciones e importaciones.
Gamboa (2017)	“Es importante anotar que un aumento (o disminución) en los flujos comerciales no debe atribuirse únicamente a los tratados, pues hay muchos otros factores que son relevantes como la logística de transporte, la competitividad de nuestra producción exportable, la dinámica competencia en el mercado de destino, la situación de la economía mundial y cada socio, entre	Son diversos los factores que se ven involucrados en la logística de las exportaciones e importaciones nacionales, identificarlos resulta útil para corregir falencias.

	muchos otros factores”	
Young y Esqueda (2005)	<p>“Las vulnerabilidades han pasado a ser variables claves en decisiones relacionadas a la selección de suplidores y tienen el potencial de excluir empresas específicas e incluso a países específicos, despojándolos de esa forma de los posibles beneficios económicos derivados de esa actividad comercial. Estas vulnerabilidades representan un costo potencial que puede fácilmente dar al traste con cualquier ventaja que se tenga en precios”</p>	<p>Las falencias deben generar procesos de mejora a través del establecimiento de normativas y regulaciones.</p>
Arroyo (2016)	<p>“La gestión de la cadena de suministro se centró en sus orígenes en la logística, distribución y el transporte, pero evolucionó para concentrarse en las relaciones entre las partes involucradas en el flujo de bienes, desde el proveedor hasta el usuario final”</p>	<p>La logística promueve la buena gestión en la cadena de suministros desde su inicio hasta su final.</p>

Objetivo 3: Evaluar la respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.

Autores	Respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021.	Utilidad para la investigación
Elizondo (2021)	“Siendo la crisis de contenedores, entendida como la escasez de espacio disponible para transportar los productos y los exorbitantes incrementos de costes del transporte marítimo, conlleva grandes afectaciones, tanto a los comerciantes como al comprador final.”	Conocer el inicio de la crisis de los contenedores es relevante para poder conocer los factores causantes.
Dirkmaat (2021)	“Estas reducciones temporales en la capacidad portuaria y logística internacional han causado un «efecto cascada». Retrasos en un puerto genera retrasos en otro puerto, lo que a su vez genera retrasos subsiguientes en cadena”.	Entender los retrasos en los puertos puede significar en una solución para la respuesta portuaria nacional.
Aguilar-Vargas et al., (2022).	“la economía marítima depende muchísimo del comercio de contenedores,	Es necesario que los puertos costarricenses analicen a detalle las causas de la crisis

	<p>los cuales tiende hacer un factor clave los puertos de los diferentes países que se comercializan la producción del bien, he aquí los gobernantes de los países que posean estos puertos tienen que aplicar diferentes medidas que ayuden a que los barcos que pasan por dicho lugar posean beneficios ya sean económicos o de infraestructura dada a que es la parte primordial de transportación de este negocio”</p>	<p>para que puedan generar políticas públicas para su mejoramiento.</p>
<p>IICE (s. f.)</p>	<p>“Beneficios "indirectos" del desarrollo de la Terminal de Contenedores, en los siguientes términos: la TCM mejorará la productividad, la capacidad y la confiabilidad en las cadenas de suministro. Aumentará el comercio exterior de Costa Rica y reducirá el desperdicio y las emisiones por contenedor comercializado”</p>	<p>Parte de la respuesta portuaria a la crisis de contenedores puede derivarse de la inversión en una Terminal de Contenedores que mejore la productividad y agilice el proceso.</p>
	<p>“El desarrollo de logística marítimo-portuaria tiene</p>	<p>El desarrollo de una adecuada logística portuaria puede</p>

	<p>efectos catalizadores y dinamizadores de inversiones en múltiples actividades productivas que se aglomeran y encadenan en torno a dicha actividad y que tienen el potencial de propiciar mayores oportunidades de empleos productivos, aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, reducción de la pobreza y la desigualdad, y el mejoramiento de la calidad de vida y capacidades de la población”</p>	<p>generar grandes beneficios para los habitantes de la zona y en general para la economía del país.</p>
<p>Yamen (2022).</p>	<p>La crisis de escasez de contenedores dio paso a partir del tercer trimestre de 2020 a un tráfico con numerosos riesgos, incluida la pérdida de muchos contenedores en el mar. Así, se constató que 2020 había sido un año de pérdidas de contenedores en el mar. Así, con una veintena de siniestros declarados a 30 de noviembre de 2020, incluyendo la pérdida de casi 1.816 contenedores por</p>	<p>El documento desarrolla el Transporte sostenible y resistente y la facilitación del comercio en tiempos de pandemia y más allá: principales retos y oportunidades.</p>

	<p>parte del portacontenedores One Opus frente a las costas de Hawái, es seguro que la media de los últimos años quedará pulverizada. Este accidente se considera el mayor caso de contaminación por un portacontenedores, con 64 contenedores de mercancías peligrosas (fuegos artificiales, baterías, etanol líquido etanol, etc.). Es el segundo mayor siniestro de la historia después del MOL COMFORT en 2013. El 16 de enero 2021, le tocó al Maersk Essen perder 750 contenedores en el Pacífico.</p>	
<p>Gobierno de Estados Unidos (2021)</p>	<p>En 2016, el transporte marítimo de mercancías en contenedores constituyó el setenta y seis por ciento de todo el comercio de Estados Unidos, y el comercio exterior en los puertos estadounidenses se valoró en 1,5 billones de dólares. Sin embargo, desde el inicio de la pandemia de coronavirus, la rotación de</p>	<p>El documento detalla los impactos de la escasez de contenedores de transporte, retrasos y aumento de la demanda en la cadena de suministro norteamericana.</p>

	<p>los contenedores de transporte marítimo se ha visto gravemente perturbada. La demanda estadounidense de bienes de consumo importados, piezas de fabricación y productos básicos producidos en Asia ha provocado grandes retrasos y demoras. Además, la capacidad de exportación de China se ha recuperado más rápidamente que la de Estados Unidos, lo que ha provocado una escasez de contenedores y un aumento de la competencia mundial por la escasa capacidad de carga, que se espera que continúe más allá de la primera mitad de 2021</p>	
<p>United Nations (2022)</p>	<p>Los tiempos de espera de los buques portacontenedores en los puertos de todo el mundo aumentaron un 16%. Ante la escasez de capacidad, los transportistas asignaron los buques y servicios a los mercados más lucrativos y grandes, dejando de lado los puertos que no están situados en las</p>	<p>El documento relaciona la crisis sanitaria de pandemia por COVID-19 con los efectos que esta ha tenido en la crisis de los contenedores.</p>

	<p>principales rutas comerciales este-oeste de contenedores o que se consideran menos importantes debido a su menor Así, el número de puertos conectados ha disminuido desde 2019, invirtiendo tendencias anteriores.</p>	
<p>Guerrero y País (2021).</p>	<p>Examina los cambios en la red de puertos de contenedores antes y después del brote de Covid-19, y analiza la medida en que la posición jerárquica de los puertos cambió dentro de la red. El documento intenta evaluar cómo han afectado a los puertos las medidas de mitigación del Covid-19 aplicadas por los gobiernos. Se mide la evolución de la conectividad marítima mediante dos indicadores principales de la red el grado ponderado y el coeficiente de agrupación. Se incluye también una descripción de los enlaces</p>	<p>Esta investigación ofrece una visión general de las formas en que un crisis mundial como la de Covid-19 afectó a la red portuaria mundial.</p>

	<p>más dinámicos. Utilizamos un rico conjunto de datos AIS proporcionado por Vessel Finder que describe los movimientos de los buques portacontenedores entre los puertos durante tres estaciones lunares (primavera, verano otoño). Frente a los análisis centrados en los puertos, el presente trabajo adopta una perspectiva relacional prestando atención a los vínculos entre puertos y a la estructura general de la red. En este sentido la investigación se centra más en la perspectiva de los cargadores y en cómo las características de los servicios de contenedores en los puertos se han visto afectadas por un choque global. Además, como sugieren Rousset y Ducruet (2020), la red marítima y su respuesta a los choques dependen de muchos actores diferentes y el conocimiento sobre cómo se toman sus decisiones individuales es limitado. Por lo tanto, es</p>	
--	--	--

	interesante complementar los enfoques de red con enfoques empíricos.	
--	--	--

Objetivo 4: Catalogar las posibles repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación.

- **¿Cómo considera el impacto de la Crisis de los Contenedores Marítimos en los puertos nacionales?**

Durante los últimos 2 años el sector marítimo ha estado presentando una serie de situaciones poco comunes que han afectado la disponibilidad de barcos y contenedores en el mercado y por consiguiente ha presionado al aumento en los precios de los fletes marítimos. Desde las situaciones de cierre de los principales puertos de Asia debido a los casos de COVID 19 en varias ocasiones y por periodos prolongados, el barco que se quedó atascado en el canal de Suez, los congestionamientos en los principales puertos de trasbordo como Los Ángeles, Long Beach, Manzanillo MX, entre otros, y los problemas de falta de transportistas terrestres en USA y Europa, ha ocasionado que millones de contenedores se queden atrapados en los puertos o abordo de los barcos.

Esta situación ha afectado la disponibilidad de barcos y contenedores a nivel mundial e hizo que el precio de charter de los barcos y el precio de Leasing y venta de los contenedores haya aumentado a niveles insospechables.

Por ejemplo, un barco mediano que en su momento se podía chartear a un per-diem de \$10,000 por día, llegó a niveles de \$60,000 diarios, quintuplicando su precio. Eso significa que en lugar de pagar \$3,650,000 al año pasó a costar hasta \$21,900,000 al año. Si varios barcos vencían sus contratos de charter, ese aumento en costo se multiplica.

Entrando en el tema nacional, esta situación ocasionó una afectación a nivel mundial y Costa Rica no fue la excepción. Hubo *trades* más afectados que otros, pero todos se vieron afectados. Los precios de los fletes subieron, las frecuencias fueron afectadas y muchos importadores se quedaron sin productos.

Esta situación afectó toda la cadena de suministro, por ejemplo, no llegaron vehículos nuevos, no había chips para sus partes electrónicas, el consumo de papel para confección de cajas se vio afectada porque por ejemplo en USA todo el papel lo estaba consumiendo el mercado doméstico al usar más compañías de entrega como Amazon y compañías de entrega de comida que consumieron mucho papel para confección de empaques.

Si a eso le sumamos el hackeo de los sistemas de Aduanas y otros en Costa Rica que tuvo el comercio internacional de Costa Rica afectado por varias semanas, empeorando el proceso de importación y exportación del país. A pesar de que las autoridades aprobaron medidas de contingencia alternativas, las mismas no fueron suficientes.

Y para terminar de empeorar el panorama, los constantes cierres de la ruta 32 por derrumbes, así como otras rutas por inundaciones y deslaves.

Los puertos de Costa Rica tienen una capacidad muy limitada y cuando se dan estas situaciones no tienen margen de tiempo para recuperar las rotaciones.

- **¿Conociendo su área profesional, considera que el panorama nacional y comercial puede verse aún más afectado o puede mejorar en los próximos meses? De una breve explicación bajo su conocimiento o punto de vista.**

Creo que la peor parte ya pasó. En este momento los precios vienen a la baja. La disponibilidad de contenedores y de barcos está mucho mejor. Creo que en ese sentido va a tender a mejorar.

Lo que aún es una gran incertidumbre es el impacto de la crisis económica a nivel mundial. La tan anunciada recesión que se espera va a tener un impacto en el empleo, el consumo de bienes y servicios y por consiguiente va a bajar la demanda de fletes aumentando la oferta de espacios en los barcos, impactando las tarifas hacia la baja.

- **¿Las materias primas podrían escasear en caso de que la crisis y los fletes marítimos sigan subiendo?**

Yo considero que por el tema que ha afectado meses atrás posiblemente no. Pero si por la situación económica mundial y los puntos explicados en el punto anterior sobre la recesión. Se espera una disminución en el consumo mundial, un aumento de la inflación, aumento de tasas, aumento del desempleo y por consiguiente del poder adquisitivo de las personas. Todo depende de que tan fuerte y por cuanto tiempo vaya a impactar esta recesión.

¿Usted como empresario o profesional, considera que los puertos nacionales han procedido acorde a la crisis? ¿Qué se podría hacer diferente en esta situación?

Hay un contraste entre un Japdeva que está quebrado y que no ha tenido la capacidad de reacción necesaria para hacer frente a su nueva realidad.

Un APM que a pesar de ser un puerto de primer mundo ha demostrado tener algunos puntos de vulnerabilidad (por ejemplo, esta semana hay 2 grúas fuera de servicio por daño y no tienen los repuestos disponibles.

El gobierno debe de tomar una decisión sobre que va a hacer con Japdeva (donde tiene una gran capacidad instalada ociosa), que va a hacer con APM y si se construyen las siguientes 2 etapas o si por el contrario se aprovecha la capacidad ociosa de Japdeva. De debe definir que se va a hacer en materia de tarifas portuarias de APM. Solo con el aumento de tarifas según contrato de agosto 2021 y agosto 2022 los costos en APM aumentaron alrededor de un 15% que es un impacto muy alto que impacta la competitividad del país en las exportaciones y los precios al consumidor en las importaciones, porque esos precios se trasladan al consumidor final.

Y por otro lado tenemos Caldera que está congestionado desde hace mucho tiempo. Se han tomado medidas paliativas, pero no son de largo plazo. La concesión de Caldera finaliza en el 2026 y todavía no hay una ruta clara de los siguientes pasos. Estamos arrancando tarde con una posible Licitación Internacional para el Puerto de Caldera, que no va a tener las obras listas para el 2026 y el problema es YA.

Caldera tiene la complicación que en el mismo puerto hay 2 figuras, ya que la Ley de concesiones no permite concesionar obras existentes, así que los muelles viejos están bajo la figura de Administración de Obra Pública y el muelle granelero que si es una obra nueva

construida por el actual concesionario se encuentra bajo la figura de Concesión de Obra Pública. Se ha tratado de fusionar ambas figuras para facilidad de manejo y futura licitación, pero la Contraloría se ha opuesto a esta opción en un par de ocasiones

Siendo así, el panorama a nivel portuario tiene retos muy importantes que las autoridades deben de resolver a la mayor brevedad y no estamos listos para el futuro que se nos avecina. Ni siquiera estamos listos para el volumen actual.

- **¿Cuáles considera que son las mayores falencias que poseen los principales puertos del país?**

Creo que un poco lo expliqué en el punto anterior, pero puedo agregar que APM no tiene espacio en su ventana de atraque para recibir nuevos servicios, no tiene el stock de repuestos para las grúas. EL contrato de concesión debe revisarse, ya que cuando se negoció dejó un montón de retos a nivel operativo. Por ejemplo, un puerto de esa magnitud solo tiene 2 kpi's para medir su desempeño. SI el puerto esta congestionado no existe un procedimiento para que las autoridades decidan desviar un barco a Japdeva. Hay retos importantes en los accesos a la terminal Y lo que me parece peor, es los casos de contaminación de contenedores con Drogas y la poca acción de las autoridades al respecto.

En el caso de Japdeva, tiene años de no hacer inversión en maquinaria, pero igual su infraestructura está subutilizada. La situación económica de Japdeva es precaria. No tienen dinero ni para pagar seguros a sus equipos. Hace más de 1 año se hundió un remolcador y no tenía seguro. Hace un par de semanas un barco impactó una de las grúas y la grúa no tiene seguro.

Japdeva está prácticamente quebrada, le ha pedido prestado a varias instituciones, no tiene ingresos para mantenerse sola. El gobierno debe de tomar decisiones y no lo hace. Se han dado algunos avances como bajar la cantidad de empleados de Japdeva de poco más de 1,200 a 400, pero aún hay que bajar a 250. Esto dentro del plan de reestructuración a nivel de personal. Pero esto no resuelve el problema de falta de carga y el no tener los recursos para mantenerse.

Y en cuanto a Caldera todo lo explicado anteriormente. No hay una ruta clara. Ni siquiera se han redactado los términos de referencia del cartel de licitación. Ni siquiera los términos para contratar a la empresa que va a hacer los términos de referencia.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Falencias logísticas del comercio de las materias primas en Costa Rica

Siendo las materias primas aquellos bienes que se transforman en un proceso de producción para generar un bien específico de consumo cabe destacar que estas, son el primer eslabón de una cadena de fabricación y, dependiendo del producto final que se busque puede estar compuesto por distintas fases.

Mediante la concienciación y la creación de una comunidad y el aumento de la gestión de inventarios públicos de forma más amplia y el aumento de los ingresos a través de una formación que permita comprender y concienciar sobre la necesidad de la gestión de inventarios de las materias primas para aumentar los ingresos y proporcionar material práctico, es que se puede no sólo dar un buen uso de los recursos sino efectuar actividades de exportación e importación económicas exitosas.

Las actividades de la comunidad son beneficiosas para las partes relacionadas que se esperan, debido a que logran proteger contra la incertidumbre, la apertura de la oportunidad de la producción y la compra de bienes requeridos, para cubrir los cambios en la oferta y la demanda. Se estima, que aumentar la capacidad de ver las necesidades y los gustos de los consumidores es otro.

La importancia de la materia prima para el funcionamiento eficiente de una organización de fabricación no puede estar atendida únicamente a la materia prima en cuanto a calidad y cantidad, en una medida razonable se deben integrar la disponibilidad, la calidad y la cantidad de la producción resultante.

La gestión de las materias primas es fundamental para el rendimiento global de cualquier empresa de fabricación. Además de la demanda y otras fuerzas como las acciones de los competidores y el índice general de precios, la situación de la materia prima en términos de gestión eficiente y planificación eficaz determina el nivel de actividad, el volumen de negocio y el beneficio final de una empresa.

La determinación de la cantidad económica de pedido (EOQ), el nivel de reordenamiento y los niveles de stock mínimo/máximo son importantes en la gestión de las materias primas en cualquier empresa de fabricación. Se supone que la función de material se

organiza y opera de forma integrada tomando en consideración la previsión de materiales, la planificación, el control de las existencias, el control de los desechos y la eliminación.

Además de los materiales, el control de los inventarios, el control de los desechos y la eliminación de estos, así como el suministro de información de gestión sobre las compras y las existencias en el marco de las políticas y normas financieras. Un vistazo a estas funciones revelará la gestión de las materias primas.

La gestión de las materias primas es la coordinación de los esfuerzos (planificación, control, organización, de las materias primas) con el fin de lograr la eficiencia en la adquisición, el transporte, el almacenamiento y la gestión de los insumos de una organización manufacturera es, por lo tanto, fundamental para las actividades de producción y administración.

El funcionamiento eficaz y eficiente de la gestión de materiales tiene una relación directa tiene una relación directa con el rendimiento total de la organización. La gestión de la materia prima en una organización manufacturera merece, por tanto, atención y un estudio crítico para lograr una producción ininterrumpida y un mayor rendimiento de las operaciones.

Además, mantener el nivel adecuado de existencias podría mejorar el nivel de capital circulante disponible que podría ser emplearse de forma rentable en otras áreas. Estos objetivos sólo pueden alcanzarse mediante un enfoque integrado de las funciones de gestión de materiales combinando la planificación, el aprovisionamiento y el control de inventarios.

A nivel global no es un secreto que la covid-19 generó una crisis logística mundial que afectó a todos los sectores de la sociedad, tanto a países pequeños como a los más grandes, a naciones del primer mundo y con economías fructíferas y a las tercermundistas cuyas brechas entre ricos y pobres son cada vez más marcadas. A pesar de ser una crisis originada en el sector salud, sus consecuencias se vislumbraron en la cadena de suministros de bienes e insumos y encareciendo los costos de producción, disminuyendo el consumo, las ventas y por ende las actividades de importación y exportación portuaria.

Como parte de las decisiones establecidas para mitigar los efectos que la enfermedad ocasionó y con la identificación de variantes, así como de efectos secundarios, surgieron los confinamientos como respuesta y medida para evitar la socialización y por ende la exposición

al virus. Aunque pareció como que al inicio no se tomó en consideración cómo estas medidas iban a afectar a los pequeños, medianos y grandes empresarios.

Que las personas permanecieran en sus casas a tal punto que laboraran ahí y que tuvieran horas estrictas para salir, así como horarios para realizar sus compras domésticas, generó una baja importante en el consumo de diversos productos, mayormente debido a que las personas estaban enfocadas en evitar enfermarse, mantenerse saludables, cuidar sus ingresos y acoplarse al confinamiento.

Tras la emergencia sanitaria y confinamiento provocada por la pandemia, la economía tendió paralizarse, afectando tiendas, restaurantes, sectores dedicados al turismo y a las actividades educativas, distribuidores y por ende el transporte terrestre y marítimo. En relación con este, fueron muchos los puertos y navíos que quedaron estancados a nivel mundial, y con esto muchas cargas que tenían que llegar a su destino no lo hicieron.

Parte del problema fue que, Asia, como foco principal y masivo de contagio, al ser uno de los grandes exportadores a nivel mundial tuvo que limitarse a un nivel mayor, aplicando medidas extremas para contener la propagación. Se registraron, además, fuertes caídas del valor de los envíos de América Latina y el Caribe.

A nivel de suministros, la cadena es solo una y va desde la fuente primaria de materia prima hasta el consumidor final, por eso es tan importante que se generen medidas de gestión administrativa y logísticas que velen por el cuidado de las materias primas, su transporte, calidad, utilización y conversión al producto final.

Es así como el proceso de dinamización económica debe acompañarse de políticas que respondan al acontecer diario que el país vive, que resulten inclusivas, que sean productivas y que planeen las metas deseadas con anterioridad.

El gobierno nacional necesita invertir en el mejoramiento de la infraestructura, del recurso humano y de la conectividad y la innovación tecnológica, aspectos valiosos que pueden ser integrados en los puertos de mayor importancia del territorio costarricense: Puerto Moín y Puerto Caldera, consideradas dos de las Zonas Económicas más dinámicas del país y de la región Centroamericana.

Por esto, resulta importante comprender que la crisis de contenedores y la situación

que viven las estaciones portuarias, así como la escasez en la industria de materias primas en el país, la cual ha sido incrementada por la pandemia producto del COVID-19.

4.2 Efectos negativos de la logística comercial para las importaciones en Costa Rica

Las importaciones son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. Consiste entonces en la introducción a plazo para el consumo de mercaderías procedentes del exterior del territorio aduanero nacional.

Al conocer el inicio de la situación, se puede investigar a un nivel más profundo y en este caso, conocer las falencias logísticas puede significar en poder solventar el problema o dar recomendación al área afectada. Aunque de la revisión bibliográfica analizada, las falencias logísticas puede que no sean la única razón por la cual los valores han caído, es un asunto también de la región.

Sobre todo, con la situación pandémica y pos pandémica que todavía se continúa viviendo en el mundo, en donde se han retomado las actividades presenciales en la mayoría de las ciudades, se ha dejado de lado el uso de la mascarilla, se han vuelto a desarrollar actividades recreativas y turísticas, así como las de producción agrícola y manufacturera. Pero, en medio de un alza en los precios, generada por una poca demanda que aumenta los precios en la cadena de suministros, entre otras razones.

Es por esto por lo que el apearse con el código aduanero en cuanto a conceptos técnicos, va a darle sustento y objetividad a la investigación, pues hay muchos otros factores que son relevantes como la logística de transporte, la competitividad de nuestra producción exportable, la dinámica competencia en el mercado de destino, la situación de la economía mundial y cada socio, entre muchos otros factores.

Son varios los aspectos que pueden afectar la logística de un país en sus exportaciones e importaciones, la literatura establece que las vulnerabilidades han pasado a ser variables claves en decisiones relacionadas a la selección de suplidores y tienen el potencial de excluir empresas específicas e incluso a países específicos, despojándolos de esa forma de los posibles beneficios económicos derivados de esa actividad comercial. Estas descritas según varios autores, representan un costo potencial que puede fácilmente dar al traste con cualquier ventaja que se tenga en precios.

De aquí que se identifiquen las falencias para generar procesos de mejora a través del establecimiento de normativas y regulaciones. La gestión de la cadena de suministro se centró en sus orígenes en la logística por esto es por lo que se requieren modificaciones desde esta área para mejorar la gestión, distribución y el transporte, pero evolucionó para concentrarse en las relaciones entre las partes involucradas en el flujo de bienes, desde el proveedor hasta el usuario final, relaciones que deben ser fortalecidas a través de las políticas públicas de cada país.

4.3 Respuesta portuaria nacional frente a la Crisis de los Contenedores entre los años 2016-2021

Siendo la crisis de contenedores, entendida como la “escasez de espacio disponible para transportar los productos y los exorbitantes incrementos de costes del transporte marítimo, conlleva grandes afectaciones, tanto a los comerciantes como al comprador final”, provoca que el conocer el inicio de la crisis de los contenedores permita conocer los factores causantes para así poder a través de respuestas, darles solución.

Dada la relevancia que a nivel mundial tiene el transporte marítimo, los puertos son cada vez más importantes para potenciar la competitividad de un país. En casi todas las economías, el mayor porcentaje del total de exportaciones e importaciones de bienes se realiza por vía marítima. En la estructura de un puerto, la intensa actividad comercial gira en torno a la transferencia entre modos de transporte y las actividades y servicios que constituyen las operaciones portuarias.

El proceso de globalización de las relaciones económicas ha tenido un enorme impacto sobre la evolución de los puertos, lo que ha conducido a una mayor especialización y ampliación de las actividades portuarias O por el contrario, han generado el atasco de aquellas estaciones portuarias que, por falta de inversión en infraestructura y tecnología y más aún por la poca transformación en sus políticas internas y en la logística de sus funciones, quedan rezagados y en lugar de generar más actividad poco a poco van resultando ineficientes.

El creciente protagonismo y la importancia de las infraestructuras portuarias han sido ejes catalizadores de crecimiento en países con de alto desarrollo relativo. Aspecto del cual Costa Rica podría aprender, ya que al invertir en sus puertos podría continuar visualizándose en el comercio mundial como un país capaz de establecer.

Aún con las ventajas competitivas con las que cuenta el territorio costarricense para el desarrollo de la industria marítimo-portuaria y el interés del país por lograr una mayor y mejor inserción en las cadenas globales de valor, se presenta un importante rezago en inversión en la industria.

La menor demanda de transporte marítimo de contenedores se ha traducido en una menor actividad en los puertos de contenedores. Los volúmenes de contenedores se redujeron un 6% tanto en febrero como en marzo de 2020 con respecto al año anterior. En los puertos chinos, la carga en contenedores disminuyó un 5% en términos de volumen en enero de 2020, seguido de una drástica caída del 17% en febrero de 2020 y un nuevo y ligero descenso del 2% en marzo de 2020.

Se produjeron fuertes reducciones en los puertos de la costa oeste de Norteamérica. Aquí, los volúmenes interanuales cayeron un 13% en febrero de 2020 y otro 18% en marzo de 2020. Se trata de descensos muy significativo, aunque todavía no son del orden de los descensos de volumen de carga provocados por la crisis de 2008.

Los transportistas de contenedores son los principales clientes de los puertos y terminales de contenedores. Las cancelaciones de servicios se propagarán en cascada por el sistema de transporte de contenedores y reducirán el número de servicios de enlace. Los transportistas transferirán algunos de los grandes buques que ya no son necesarios en las rutas comerciales habituales a otras rutas para optimizar la utilización.

El alto nivel de endeudamiento de los transportistas de contenedores hace que estén mal preparados para el choque inminente. La deuda acumulada de catorce grandes transportistas de contenedores alcanzó los 95.000 millones de dólares en 2019 (tercer trimestre), mientras que en 2010 era de 76.000 millones. El crédito financió buques más grandes y fusiones y adquisiciones tanto en el transporte marítimo de contenedores como en la cadena de transporte en contenedores.

Como resultado, desde 2016 catorce grandes transportistas obtuvieron una puntuación media de 1,3 en el índice Altman-Z, lo que sugiere que es "muy probable" que se declaren insolventes en un plazo de dos años. Esta puntuación empeoró en 2019 (tercer trimestre), cuando la puntuación se redujo a 1,16.5.

Esto intensificará los picos y las caídas en los puertos no acostumbrados a manejar estos grandes buques. Un mayor número de salidas en blanco privará a algunos puertos de una parte importante de la carga de contenedores. Para algunos puertos podría ser de hasta un 30% menos. Por lo tanto, es probable que las salidas en blanco provoquen una racionalización de las redes de terminales y aumentará el poder de negociación de los transportistas frente a las terminales.

Es probable que esto se traduzca en un aumento de los de los gastos de manipulación de las terminales, como ocurrió durante la última crisis económica. Ya está ocurriendo en Hamburgo (Alemania), los gastos de gestión de las terminales suelen pagarse a los 60 días, pero los transportistas han pedido 90 días.

Estos resultados ponen en evidencia que la actividad marítimo-portuaria es una de las veintiséis actividades productivas que realizan un mayor aporte a la demanda laboral del país y la segunda con mayor potencial para generar encadenamientos productivos, en relación con las ciento ochenta y tres actividades económicas analizadas a partir de la Matriz Insumo Producto.

Se requiere además una modernización, mejora y ampliación de puertos, el desarrollo y potenciación de intermodalidad y la logística debido a que por el momento no se cuenta con Plataformas de Actividades Logísticas que racionalicen los procesos logísticos y faciliten la prestación de servicios a las mercancías.

El complejo portuario Limón-Moín está al borde del al borde del colapso funcional por cuestiones de capacidad y operatividad. Requiere una ampliación de sus capacidades, según Arce (2020) asesor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el país necesita invertir en una Nueva Terminal de Contenedores.

4.4 Repercusiones de la Crisis de los Contenedores que podría tener el comercio costarricense en tema de materias primas durante los años de investigación

A pesar de la Crisis de los Contenedores y según lo indicó el entrevistado, se espera una disminución en el consumo mundial, un aumento de la inflación, un aumento de tasas, un aumento en el desempleo y por consiguiente del poder adquisitivo de las personas.

Todo va a depender de qué tan fuerte y por cuanto tiempo vaya a impactar esta recesión

afectado la disponibilidad de barcos y contenedores en el mercado y por consiguiente ha presionado al aumento en los precios de los fletes marítimos. Además, se generan atascos de barcos, problemas de falta de transportistas terrestres, aumento en el precio de charter de los barcos y el precio de Leasing y venta de los contenedores haya aumentado a niveles insospechables.

Los precios de los fletes subieron, las frecuencias fueron afectadas y muchos importadores se quedaron sin productos. Esta situación afectó toda la cadena de suministro. Por eso el contrato de concesión debe revisarse, ya que cuando se negoció dejó un montón de retos a nivel operativo.

Los puertos de Costa Rica tienen una capacidad muy limitada y cuando se dan estas situaciones no tienen margen de tiempo para recuperar las rotaciones. En este momento los precios vienen a la baja. La disponibilidad de contenedores y de barcos está mucho mejor. Creo que en ese sentido va a tender a mejorar.

Lo que aún se genera es una gran incertidumbre es el impacto de la crisis económica a nivel mundial. La tan anunciada recesión que se espera va a tener un impacto en el empleo, el consumo de bienes y servicios y por consiguiente va a bajar la demanda de fletes aumentando. El gobierno debe de tomar una decisión sobre que va a hacer con Japdeva tiene años de no hacer inversión en maquinaria, pero igual su infraestructura está subutilizada. Y en cuanto a Caldera todo lo explicado anteriormente. No hay una ruta clara.

Aunque las restricciones de la COVID-19 provocaron un cambio en el gasto de los consumidores que los transportistas no podrían haber previsto, esta interrupción ha puesto de manifiesto las lagunas en la productividad portuaria en todo el país.

Hasta el 20 de febrero de 2021, casi un año después de la pandemia, buques portacontenedores estaban parados a la espera de la descarga de la carga fuera de los puertos de Los Ángeles y Long Beach. Y durante esta oleada, la productividad de los puertos de la Costa Oeste ha aumentado un 50%. Casi todos los buques y contenedores han sido desplegados en el mercado desde el otoño de 2020.

En la carrera por construir contenedores, las empresas de logística están descubriendo que los pedidos de muchos contenedores nuevos se cancelaron o retrasaron en la primera mitad de 2020 durante el cierre mundial, debido a que se agotó el suministro de acero y madera necesarios para la construcción de contenedores.

A principios de 2021, los puertos de la Costa Oeste vieron un aumento de los casos de COVID-19. Luego, una terminal entera del cuarto puerto de contenedores más concurrido del mundo, en Shenzhen (China), cerró durante varios días debido a las elevadas tasas de positividad de COVID-19 entre sus trabajadores portuarios.

Además, la limitada disponibilidad de conductores de camiones y trabajadores portuarios se traduce en períodos de espera más prolongados en la descarga y el embalaje de los buques. La accesibilidad sigue siendo un problema importante para los camioneros y otros transportistas en la cadena de suministro.

Por ejemplo, la falta de citas para entrar en las puertas de las terminales para recuperar los contenedores de importación de los exportadores con sede en Estados Unidos ha afectado gravemente a la forma en que los centros de distribución portuaria están aceptando contenedores.

Los contenedores están llenando las terminales y almacenes, lo que dificulta que los camioneros devuelvan los contenedores a una terminal o los trasladen geográficamente fuera de una zona determinada. En la actualidad, algunos contenedores han estado parados hasta 30 días, lo que representa un importante coste de oportunidad.

La escasez de contenedores ha supuesto una gran presión para los exportadores agrícolas, dejándoles sin acceso a los mercados internacionales y sin garantía de que su producto sea entregado a tiempo.

La escasez de contenedores también causa problemas en las terminales portuarias, donde los contenedores se apilan más que nunca, lo que dificulta a los transportistas el traslado de los contenedores por todo el país.

Los estibadores están quemando los dos extremos de la vela tratando de seguir el ritmo de la avalancha de importaciones. Y al mismo tiempo, los trabajadores han estado

expuestos a numerosos brotes de COVID-19 en los puertos, lo que hace que su salud y bienestar sean aún más inciertos.

Los retrasos también son costosos, no sólo por el tiempo que se pierde, sino también por la aplicación de tasas de detención y sobrestadía por los largos tiempos de almacenamiento de los contenedores, tanto en los barcos como en los muelles. Los plazos de entrega de los contenedores casi se han duplicado, pasando de 60 a 100 días. Añadiendo a esto los recargos de temporada alta, y que se hace muy difícil para los exportadores competir en el mercado mundial.

La escasez de contenedores y el aumento de las tarifas han provocado un descenso interanual de esas exportaciones desde febrero del 2020. Los puertos se han vuelto más productivos. Han duplicado su productividad. Pero las colas de los barcos van sobre el horizonte, respaldadas, esperando para entrar.

Además de las interrupciones por COVID-19 se suman algunas escaseces de mano de obra debido a eso, no se están recuperando de esas cosas. Pero estos retrasos están aumentando los costos para los exportadores más pequeños.

Otra de las preocupaciones es una "carrera hacia el fondo", donde el deseo de los gobiernos de proteger sus flotas de contenedores provoca un círculo vicioso de competencia normativa por las subvenciones y exenciones fiscales más generosas.

Según esta lógica, las ayudas temporales para capear una crisis se convierten en permanentes; las ayudas de un país invitan a otros a igualarlas o superarlas; y algunos países ampliarán sus medidas de apoyo para aumentar la competitividad de su sector marítimo.

Los subsidios al transporte marítimo introducidos durante la Gran Depresión de los años 30 generalmente continuaron, aunque la forma y el carácter de las ayudas cambiaron con el tiempo. Más recientemente, las consecuencias de la crisis financiera de 2008, se acumularon paquetes de apoyo gubernamental que generalmente se mantuvieron, seguidos por una ampliación del alcance de los regímenes.

Como resultado, el sector marítimo puede considerarse de hecho como una especie de sector híbrido: es apoyado de múltiples maneras por el sector público, pero sin alinearse con

las prioridades de las políticas públicas, como la creación de empleo, la generación de ingresos fiscales y la mejora del rendimiento medioambiental.

El apoyo gubernamental está sujeto a pocas condiciones. En algunos casos, esto conduce a situaciones paradójicas en las que las compañías navieras piden apoyo al gobierno a pesar de registrar sus barcos en otros países para evitar la fiscalidad o la normativa laboral.

Además, el estatus de exención fiscal de las empresas de transporte marítimo de contenedores proporciona una ventaja injusta cuando quieren competir en otros mercados, por ejemplo, en la manipulación de terminales, la logística o las plataformas digitales de transporte de mercancías.

El desafío sería cómo reconstruir la cadena de suministros después de COVID-19, porque aún los puertos no reciben modificaciones significativas debido a que no se financió, lo que podría haber ayudado a mitigar o prevenir algunos de estos problemas en este tiempo.

Se podría consultar a los puertos, a los cargadores, a las compañías navieras y a los Trabajadores, cuales consideran que podrían ser las posibles soluciones. Guardando la esperanza de que esta información permita pautar la dirección en la que se puedan tomar medidas correctivas, lo cual es un requisito para activar la economía luego de este tiempo.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- La pandemia por el virus del COVID-19 dictada por la OMS a partir de enero del 2020 trajo mucha incertidumbre y consecuencias al sector salud que a su vez afectaron los sectores económicos, políticos, sociales y educativos tanto de Costa Rica como del mundo; convirtiéndose en una gran preocupación debido a la afectación que provocó a nivel comercial y económico.
- Las principales problemáticas que se han presentado por la pandemia y bajo la crisis en salud, son los cierres fronterizos, así como cierres portuarios por baja o nula operación en diferentes países que pueden ser utilizados como transbordos portuarios.
- La falencia en la logística de distribución en el sector de las materias primas del mercado costarricense se ha visto afectado en gran medida por la crisis de los contenedores marítimos debido a la pandemia por coronavirus.
- La crisis de contenedores es un panorama complicado para el sistema de exportación e importación ya que las materias primas ingresan al país para ser manufacturadas en diferentes productos del sector comercial y económico de Costa Rica, cuyas materias primas y productos son los que más aportan a la economía del país y que dan un valor agregado al país en las exportaciones y promueven la economía de una forma positiva.
- Mapear estos impactos en el sector portuario, de exportaciones y en la economía nacional, es de vital consideración para poder determinar las acciones que generarán la recuperación de este sector.
- La crisis generada por la pandemia del COVID-19 paralizó todas las actividades sociales, económicas y educativas del mundo. Las sociedades debieron acoplarse a las medidas tomadas por los gobiernos y producto de estas, las actividades comerciales mermaron, hubo cierres de locales y de empresas y una disminución considerable de las exportaciones e importaciones.

- El restablecimiento de la vida común en la sociedad está tomando su tiempo, el comercio apenas volvió a funcionar en sus horarios normales y con aforo total, ha tenido que experimentar una baja en el consumo de los clientes ya que estos a su vez han necesitado salir adelante luego de una jornada laboral reducida, pérdida de sus empresas o trabajos, deudas

5.2 Recomendaciones

- Mejorar las infraestructuras portuarias del país para una mejor capacidad tanto de manejo de mercancías como de eficacia al momento de importar o exportar productos.
- Evitar mucha burocracia para el costarricense y fomentar exportaciones tanto de pequeña como a gran escala a favor del comercio regional e internacional.
- El gobierno debe implementar mejores medidas comerciales y estar preparado para una crisis portuaria como lo sucedido con la pandemia del COVID-19 y así no comprometer el comercio nacional.
- Ya que la economía nacional está comenzando a reactivarse después del paro productivo que generó una contracción bastante relevante al PIB costarricense, los organismos comerciales como COMEX y PROCOMER deben fomentar una cultura comercial que sea sólida y no poner tanta traba en trámites, buscando así la fluidez que se necesita en los puertos como lo mencioné anteriormente.
- Los artículos deben mantenerse como stock, con respecto a si los bienes que se crearán para el inventario (*made to stock*) o creados sobre la base de pedidos (*made to order*).
- También es importante abordar desde las empresas generadoras de materia prima, la cuestión de si las mercancías se remiten a las existencias o se descatalogan. Muchos inventarios incluyen muchos artículos que son obsoletos o que su mercancía es muy pequeña.
- Importante determinar reglas que establezcan cuándo pedir y cuánto pedir, se

recomienda un balance entre el momento de los pedidos con respecto al momento de la contabilización.

- Se recomienda un sistema de control de inventario automatizado que garantice las cantidades correctas pedidas a tiempo.
- Se necesita además organizar los registros de forma precisa, estimular las reservas cuando sea necesario, y supervisar el flujo de materiales entrantes y salientes del inventario.
- La disminución en la temporada alta de envíos, en la cadena de suministros y las falencias de logística comercial internacional se atribuyen a la demanda reprimida por el reducido nivel de carga a principios de 2020, los cambios en los patrones de gasto de los consumidores dado al aumento del tiempo de permanencia en casa en 2020 y 2021, el aumento de artículos relacionados con la pandemia, como el equipo de protección personal, y la disminución del flujo portuario debido al impacto de COVID en las operaciones portuarias, incluyendo el aumento de las pruebas, las infecciones de COVID en los trabajadores y la cuarentena.
- La prueba de presión del mundo real para la capacidad portuaria de los países ha llevado a la escasez de contenedores para ciertas exportaciones alrededor del mundo, en particular los ex puertos; aumentando la presión sobre las conexiones ferroviarias intermodales; los retrasos en la recepción de mercancía para ciertos importadores; la escasez de chasis para el transporte de mercancías; y las acusaciones de abusos en relación con los cargos por detención y sobrestadía como ya han señalado, los transportistas marítimos y los operadores de las terminales.
- La situación provocada por la pandemia del Coronavirus es única tanto en tanto desde el punto de vista social como desde la perspectiva empresarial. Se debe entonces construir investigaciones que procuren llenar el vacío de investigación en cuanto a cómo las relaciones empresariales se han visto afectadas por el impacto del virus.

Referencias bibliográficas

- Aguilar-Vargas, D. A., Romero-Armijos, J. N., y León-Serrano, L. A. (2022). Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial año 2020. *Revista dominio de las Ciencias*, 8(1), 1046-1070. Recuperado 20 de octubre 2022, de <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2540>
- Akindipe, O. S. (2014). The role of raw material management in production operations International Journal of Managing Value and Supply Chains (IJMVSC), 5(3), 37-44. <https://airccse.org/journal/mvsc/papers/5314ijmvsc03.pdf>
- Arce, F. (2009). Identificación de los principales problemas en la logística de abastecimiento de las empresas constructoras bogotanas y propuesta de mejoras. Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado el 01 de noviembre de 2022, de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/9110/tesis189.pdf?sequence=3>
- Arce, H. (2020). Gestión en puertos de Costa Rica para la optimización de las operaciones portuarias. Visión del avance. San José: MOPT. Recuperado el 21 de setiembre de 2022, de <https://www.oas.org/cip/docs/Cartagena%202013/PRESENTACIONES%20FORO%20INTERAMERICANO%20DE%20PUERTOS/12.pdf>
- Arroyo, R. (2016). Problemas en la gestión de la cadena de suministro en las pymes de la construcción: una revisión de la literatura. España: Universitat Politecnica de Valencia. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/69166/Arroyo%20P%C3%A9rez%200Ra%C3%BA1_Problemas%20en%20la%20gesti%C3%B3n%20de%20la%20cadena%20de%20suministro%20en%20las%20pymes%20de%20la%20construcci%C3%B3n..._Memoria.pdf?sequence=4
- Canales, D. (2021, 21 junio). Crisis logística mundial por covid-19 golpea cadena de suministro y costos de producción. *La República*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://www.larepublica.net/noticia/crisis-logistica-mundial-por-covid-19-golpea-cadena-de-suministro-y-costos-de-produccion>

- Cerem. (2022). *Ventajas absolutas, funcionalidades e importancia para el comercio internacional actual*. Recuperado el 23 de setiembre de 2022, de <https://www.cerem.es/blog/ventajas-absolutas-funcionalidades-e-importancia-para-el-comercio-internacional-actual>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. La integración regional es clave para la recuperación tras la crisis*. Santiago: CEPAL. Recuperado 25 de octubre de 2022, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46613/1/S2000805_es.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2013). *Comercio internacional y desarrollo inclusivo. Construyendo sinergias*. Santiago: CEPAL. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27975/S2012927.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Ferrari, C. F. J. (2022, 31 enero). *Materia prima*. *Economipedia*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://economipedia.com/definiciones/materia-prima.html>
- Flores-Estrada, M. (2022, 19 de octubre). *La perspectiva del precio del dólar en Costa Rica es incierta*. *Semanario Universidad*. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de <https://semanariouniversidad.com/pais/la-perspectiva-del-precio-del-dolar-en-costa-rica-es-incierta/>
- Gamboa, F. (2017). *Evolución de los flujos de comercio internacional de Costa Rica tras los tratados de libre comercio. Documento de trabajo*. Costa Rica: PEN; CONARE. Recuperado el 13 de octubre de 2022, de <https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/7783/TLC%20EVOLUCION-FLUJOS-COMERCIO-INT-PEN.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- González, M. (2022, 05 de noviembre). *El litio, el nuevo objeto de deseo de los operadores de materias primas: su precio sube un 197% en un año*. *El Economista.es*. Recuperado el 06 de noviembre de 2022, de <https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/12015431/10/22/El-litio-el-nuevo-objeto-de-deseo-de-los-operadores-de-materias-primas-su-precio-sube-un-192-en-un-ano.html>

- Guerrero, D. y País, C. (2021). The container transport system during Covid-19: An analysis through the prism of complex networks. *Transport Policy*, 115(1), 1-20. https://www.researchgate.net/publication/355574880_The_container_transport_system_during_Covid-19_An_analysis_through_the_prism_of_complex_networks
- Ibarra, D. (2016). Crítica a la Teoría Clásica del Comercio Internacional, un enfoque de equilibrio general entre país grande y país pequeño. *Economía Informa*, (397), 61-79. Recuperado el 10 de octubre de 2022, de <http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/397/03DarioIbarra.pdf>
- Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas. (2019). *Desarrollo portuario y transformación productiva en Costa Rica: los casos de Puerto Moín y Puerto Caldera. Informe Final*. Costa Rica: IICE. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de https://iice.ucr.ac.cr/informes/p_721_B8_271.pdf
- International Transport Forum. (2020). Covid-19 Transport Brief. Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis. OCDE. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>
- Jedlicki, C. (2007). El Intercambio Desigual. *Desarrollo Humano Sostenible*, 1-8. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de https://jussemper.org/Inicio/Resources/Jedlicki_IntercambioDes.pdf
- Jones, R. W. (2011). *General Equilibrium Theory and Competitive Trade Models*. Nueva York: Universidad de Rochester. Recuperado el 20 de setiembre de 2022, de <https://www.etsg.org/ETSG2011/Papers/Jones.pdf>
- Kiziryan, M. (2020, 26 marzo). Importación. *Economipedia*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://economipedia.com/definiciones/importacion.html>
- Legal, B. (2022, 4 enero). ¿Qué es la crisis de contenedores y cómo afecta al comercio internacional? *BLP Legal*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://www.blplegal.com/es/que-es-la-crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/#:%7E:text=Siendo%20la%20crisis%20de%20contenedores,comerciantes%20como%20al%20comprador%20final.>

Lesmes, L. (2022, 31 enero). El impacto de la crisis de contenedores podría ir hasta 2023. *Portafolio.co*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://www.portafolio.co/revista-portafolio/el-impacto-de-la-crisis-de-contenedores-podria-ir-hasta-2023-561156>

Ley 3284, Código de Comercio. (2022). Diario Oficial La Gaceta (CR), 27 de mayo de 1964. Recuperado el 01 noviembre de 2022, de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=6239

LibGuides: Fuentes Primarias: Fuentes Primarias. (s. f.). fuentesprimarias. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://uprrp.libguides.com/fuentesprimarias/fuentesprimarias#:~:text=Las%20fuentes%20primarias%20son%20objetos,llave%20maestra%20en%20la%20investigaci%C3%B3n>

Mattsson, J., y Jidne, P. (2021). Covid-19 – Infecting International Business Relationships? A qualitative study of how Swedish firm’s international business relationships are affected by the Covid-19 crisis. Linnaeus University. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1444370/FULLTEXT01.pdf>

Matus, J. A. (s.f.). Evolución de la teoría pura y monetaria del comercio internacional. Recuperado el 06 de noviembre de 2022, de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/524/7/RCE11.pdf>

Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). *Importación. Definición. Código de Aduanas*. Uruguay: Dirección Nacional de Aduanas. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2670/8/innova.front/importacion-definicion.html#:~:text=Importaci%C3%B3n,-.Definici%C3%B3n,amparo%20de%20las%20franquicias%20correspondientes>

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2020). *Análisis sobre la evolución del comercio exterior e IED en Costa Rica: en 2020*. San José: COMEX. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de <https://www.comex.go.cr/media/8771/ana-lisis-sobre-la-evolucion-n-del-comercio-exterior-e-ied-en-costa-rica-2020-final.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2012). *Inserción de Costa Rica en la Economía Mundial. Los primeros 20 años en el Sistema Multilateral de Comercio*. San José: COMEX. Recuperado el 13 de octubre de 2022, de <https://www.comex.go.cr/media/7687/inserci%C3%B3n-de-costa-rica-en-la-econom%C3%ADa-mundial-los-primeros-20-a%C3%B1os-en-el-sistema-multilateral-de-comercio.pdf>

Murillo, B., y Soto, V. (2020). *Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020*. Costa Rica: ICD. Recuperado el 28 de setiembre de 2022, de <https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/investigaciones/ContenedoresTCM2020.pdf>

Nusraningrum, D., y Trong, T. (2019). Inventory management: raw materials for small enterprise. ICCD, 2(1), 390-393. https://www.researchgate.net/publication/337686931_INVENTORY_MANAGEMENT_RAW_MATERIALS_FOR_SMALL_ENTERPRISE

Olcese, A. (2022, 15 de octubre). La caída del precio de las materias primas a nivel mundial no se refleja en el supermercado. *El Mundo*. Recuperado el 20 de octubre de 2022, de <https://www.elmundo.es/economia/macroeconomia/2022/10/15/63497850fc6c8305708b45d4.html>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2016). *Costa Rica: estudio de apertura de mercados. Aspectos clave 2016*. Costa Rica: OCDE. Recuperado el 29 de octubre de 2022, de <https://www.comex.go.cr/media/5223/comercio.pdf>

Palau, J. C. (2022, 01 de setiembre). Los fletes marítimos acumulan medio año de descensos semanales consecutivos. *El Mercantil*. Recuperado el 08 de noviembre de 2022, de <https://elmercantil.com/2022/09/01/los-fletes-maritimos-acumulan-medio-ano-de-descensos-semanales-consecutivos/>

Rellovar, V. E. (2015). *Economía Internacional I*. Perú: Universidad Nacional del Callao. Recuperado el 06 de noviembre de 2022, de

<https://fad.unsa.edu.pe/bancayseguros/wp-content/uploads/sites/4/2019/03/TEXTO-ECONOMIA-INTERNACIONAL-I.pdf>

Romei, V. (2021, 8 de setiembre). Los problemas en la cadena de suministro se extienden. Expansión. Recuperado el 25 de setiembre de 2022, de https://www.confcuadros.com/images/Expansi%C3%B3n-Primera_ED-08_09_2021-34.pdf

Secretaría Ejecutiva de Planificación Sectorial Agropecuaria. (2022). *Informe Comercio Exterior del Sector Agropecuario 2020-2021*. Costa Rica: SEPSA. Recuperado el 01 de noviembre de 2022, de <http://www.sepsa.go.cr/docs/2022-001-Comercio Exterior 2020-2021.pdf>

Sen, S. (2010). *International Trade Theory and Policy: A Review of the Literature*. Estados Unidos: Levy Economics Institute. Recuperado el 02 de noviembre de 2022, de https://www.levyinstitute.org/pubs/wp_635.pdf

Solano, H. (2021, 31 de octubre). Desabastecimiento, aumento de precios e inflación: las consecuencias en Costa Rica de la crisis de contenedores. *El Observador*. Recuperado el 01 de noviembre de 2022, de <https://observador.cr/desabastecimiento-aumento-de-precios-e-inflacion-las-consecuencias-en-costa-rica-de-la-crisis-de-contenedores/>

Solís, L. D. M. (2020, 22 de setiembre). El enfoque cualitativo de investigación. *Investigalia*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://investigaliacr.com/investigacion/el-enfoque-cualitativo-de-investigacion/#:%7E:text=El%20enfoque%20cualitativo%20de%20investigaci%C3%B3n%20privilegia%20el%20an%C3%A1lisis%20profundo%20y,parte%20de%20las%20realidades%20estudiadas>

Svenson, F. (2015). *The Theory of Comparative Advantage - How applicable is it today? An invited lecture in Entrepreneurship Education*. Recuperado el 01 de noviembre de 2022, de https://www.researchgate.net/publication/277476637_The_Theory_of_Comparative_Advantage_-_How_applicable_is_it_today_An_invited_lecture_in_Entrepreneurship_Education/link/556b845e08aeab777221470f/download

- Umaña, P. (2022, 7 de abril). Crisis de los contenedores sigue en pie y se agrava con los altos precios del petróleo. *La Nación*. Recuperado 24 de junio de 2022, de <https://www.nacion.com/economia/negocios/crisis-de-los-contenedores-sigue-en-pie-y-se/ENSWYCVLRJGTTBXW5UYDJEROGM/story/>
- United Nations. (2022). Impact of the COVID-19 pandemic on trade and development. Lessons Learned. Geneva: ON. Recuperado el 23 de setiembre de 2022, de https://unctad.org/system/files/official-document/osg2022d1_en.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development. (2021). Container shipping in times of covid-19: why freight rates have surged, and implications for policymakers. Policy Brief, 84. https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2021d2_en.pdf
- Wolters Kluwer. (s. f.). *Teoría de la ventaja absoluta*. La Ley. Guías Jurídicas. Recuperado el 13 de octubre de 2022, de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAIAAAEAMtMSbF1jTAAASNTc2NDtbLUouLM_DxbIwMDS0NDQ3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAbZtJ8DUAAAA=WKE
- Young, R. R., y Esqueda, P. (2005). Vulnerabilidades de la cadena de suministros: consideraciones para el caso de América Latina Academia. *Revista Latinoamericana de Administración*, (34), 63-78. Recuperado el 02 de noviembre de 2022 de, <https://www.redalyc.org/pdf/716/71603405.pdf>