

Universidad Técnica Nacional Sede Regional San Carlos

Administración en Comercio Exterior

Licenciatura en Administración del Comercio Exterior

Tema:

Análisis de los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos y la preparación de estas empresas para cumplir con los mismos.

Sustentantes

Jackeline Loaiciga Quintero

Katherine Miranda Soto

Costa Rica

Mayo, 2019

Acta de Aprobación TFG-01-2019

En Ciudad Quesada, San Carlos, Alajuela, a los tres días del mes de mayo de dos mil diecinueve, estando presentes en la Sede San Carlos de la Universidad Técnica Nacional: Alejandro José Alfaro Quesada, Natalia Quirós Murillo, Juan Luis Zúñiga Hernández y María Jesús Quirós Castro, en su condición de personas miembros del Tribunal Evaluador, para valorar el Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Administración del Comercio Exterior, de las aprendientes Jackeline Loaiciga Quintero, cédula de identidad número 2-0712-0500 y Katherine Miranda Soto, cédula de identidad número 2-0706-0034.

Reunido el Tribunal Evaluador y las aspirantes, quienes procedieron a defender su Trabajo Final de Graduación "Análisis de los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el Cantón de San Carlos, y la preparación de estas empresas para cumplir con los mismos." Concluida la defensa del Trabajo Final de Graduación, el Tribunal Evaluador consideró que, de conformidad con la normativa en la materia, las estudiantes obtuvieron una calificación de 85, cumpliendo con las exigencias requeridas para la aprobación del Trabajo Final de Graduación y les es conferido el grado de Licenciadas.

Integrantes del Tribunal Evaluador:



Natalia Quirós Murillo
(tutora)



Alejandro José Alfaro Quesada
(lector)



Juan Luis Zúñiga Hernández
(Representante Sector Productivo)

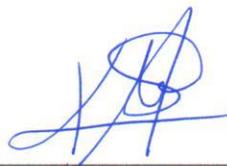


María Jesús Quirós C.
Directora Carrera

Nombre y firma de las estudiantes:



Jackeline Loaiciga Quintero

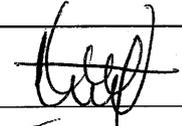


Katherine Miranda Soto

Autorizamos	SI	No
Conservación de ejemplares para préstamo y consulta física en biblioteca	X	
Inclusión en el catálogo digital del SIBIREDI (Cita catalográfica)	X	
Comunicación y divulgación a través del Repositorio Institucional	X	
Resumen (Describe en forma breve el contenido del documento)	X	
Consulta electrónica con texto protegido	X	
Descarga electrónica del documento en texto completo protegido	X	
Inclusión en bases de datos y sitios web que se encuentren en convenio con la Universidad Técnica Nacional contando con las mismas condiciones y limitaciones aquí establecidas.	X	

Por otra parte, declaramos que el trabajo que aquí presentamos es de plena autoría, es un esfuerzo realizado de forma conjunta, académica e intelectual con plenos elementos de originalidad y creatividad. Garantizamos que no contiene citas, ni transcripciones de forma indebida que puedan devenir en plagio, pues se ha utilizado la normativa vigente de la American Psychological Association (APA). Las citas y transcripciones utilizadas se realizan en el marco de respeto a las obras de terceros. La responsabilidad directa en el diseño y presentación son de competencia exclusiva, por tanto, eximo de toda responsabilidad a la Universidad Técnica Nacional.

Conscientes de que las autorizaciones no reprimen nuestros derechos patrimoniales como autores del trabajo. Confiamos en que la Universidad Técnica Nacional respete y haga respetar nuestros derechos de propiedad intelectual.

Nombre del estudiante	Cédula	Firma
Jackeline Loaiciga Quintero	2-0712-0500	
Katherine Miranda Soto	2-0706-0034	

Día: 25/06/2016

Dedicatoria

A nuestra familia, que con su apoyo incondicional nos ha acompañado en nuestros fracasos y triunfos. Especialmente a nuestras madres, por enseñarnos el valor de la perseverancia.

Agradecimientos

A todas las personas que fueron parte esencial para concluir con la investigación.

Tabla de contenidos

Capítulo I. Aspectos generales.....	1
1.1. Descripción del tema.....	1
1.2. Justificación.....	2
1.3. Estado de la cuestión.....	2
1.4. Planteamiento del problema.....	3
1.5. Objetivos del proyecto	4
1.5.1. Objetivo general.	4
1.5.2. Objetivos específicos.....	4
1.6. Nombre del proyecto.....	5
Capítulo II. Marco teórico	6
2.1. Competitividad.....	6
2.2. Sobre logística.....	7
2.3. Definición de empresa.....	8
2.3.1. La empresa exportadora.	9
2.4. Piña (<i>Ananas comosus</i>)	10
2.4.1. Propiedades nutritivas de la piña.....	12
2.4.2. Piña de exportación.	12
2.4.3. Producción a nivel mundial.....	13
2.4.4. Producción de piña en Costa Rica.....	13

2.5. ¿Qué es un requisito?	13
2.6. Sobre la propuesta	14
2.7. Descripción del proyecto Terminal de Contenedores Moín (TCM)	15
2.7.1. ¿Qué es una terminal de contenedores?	15
2.7.2. Terminal de Contenedores Moín (TCM).	16
2.7.3. Descripción del proyecto de la Terminal de Contenedores Moín (TCM).	17
2.8. Empresa concesionaria para la construcción del proyecto de la Terminal de Contenedores Moín en Puerto Limón, Costa Rica (TCM)	18
2.8.1. Concesión de obra pública	19
2.8.2. Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos	19
2.8.3. Cobertura de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos	20
2.8.4. Concesionario	21
2.9. APM Terminals S.A.	21
Capítulo III. Marco metodológico	23
3.1. Enfoque de investigación	23
3.1.1. Triangulación metodológica.	24
3.2. Contextualización de la zona	25
3.3. Tipo de investigación	25
3.4. Fuentes	26

3.5. Instrumentos de recolección de datos	27
3.6. Variables	27
3.6.1. La oferta exportable.....	27
3.6.2. Los requisitos.	28
3.6.3. Proceso logístico de exportación.....	29
3.6.4. Propuesta.	30
3.7. Diseño del estudio	30
3.8. Operaciones, análisis de las variables (objetivos, variables, definición conceptual, indicadores, definición estructural).....	31
Capítulo IV. Presentación y análisis de los resultados.....	34
4.1 Análisis del objetivo específico 1.....	34
4.2. Análisis del objetivo específico 2.....	40
4.3. Análisis del objetivo específico 3.....	44
4.3.1. Actividad productiva que realiza la empresa.....	45
4.3.2. Producto proceso derivado de la piña.....	46
4.3.3. Producción y exportación de otros productos.	47
4.3.4. Sobre la actividad laboral.	48
4.3.5. Inicio del proceso logístico para la piña fresca de exportación.....	48
4.3.6. Acerca de la cantidad de contenedores exportados.	50
4.3.7. El transporte interno.	51

4.3.8. En relación con el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).....	51
4.3.9. Capacitación sobre la entrada de operaciones de la Terminal de contenedores de Moín.	53
4.3.10. Acerca del procedimiento aduanal y requisitos para realizar la Declaración Única Aduanera (DUAS).....	54
4.3.11. Servicios y facilidades extras.	55
4.3.12. Inversión y pérdida financiera.	56
4.3.13. Uso del escáner.	57
4.3.14. Impacto de la TCM en la logística de exportación de la piña fresca.....	58
4.4. Presentación del objetivo 4 (propuesta).....	62
Capítulo V. Conclusiones.....	66
Capítulo VI. Recomendaciones	68
Bibliografía	70
Anexo. Cuestionario aplicado.....	76

Lista de tablas

Tabla 1 Propiedades nutricionales por 100 gramos de piña.....	12
Tabla 2 Lista de empresas exportadoras de piña fresca facilitada por PROCOMER.....	38
Tabla 3 Profesión que desempeñan las personas encuestadas.	48
Tabla 4 Actividad detonante que determina el inicio del proceso logístico en las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos-Periodo 2018	49
Tabla 5 Transporte interno	51

Lista de cuadros

Cuadro 1 Fases del proyecto TCM	18
Cuadro 2 Cuadro de variables.....	32
Cuadro 3 Comparación entre los puertos de Moín, Limón y la TCM.	42
Cuadro 4 Cuadro comparativo sobre las fortalezas y debilidades de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos relacionadas con la entrada en operación de la terminal de contenedores de Moín (TCM).....	63

Lista de figuras

Figura 1. Piña fresca.	11
Figura 2. Subsistemas de la terminal portuaria.	16
Figura 3. Fases del Proyecto Terminal de Contenedores de Moín.	17
Figura 4. Mapa del cantón de San Carlos.	25
Figura 5. Exportaciones por país.	35
Figura 6. Mapa de la Región Huetar Norte.	36

Lista de gráficos

Gráfico 1. Clasificación de las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos segun su actividad comercial.	45
Gráfico 2. Tipo de producto procesado que se comercializa a partir de la piña fresca en las empresas exportadoras de piña en el cantón de San Carlos.	46
Gráfico 3. Otros productos exportados por las empresas productoras de piña fresca en el cantón de San Carlos.	47
Gráfico 4. Porcentaje de contenedores de piña fresca exportados semanalmente en temporada de producción media en el cantón de San Carlos.	50
Gráfico 5. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña del cantón de San Carlos sobre la operación de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	52
Gráfico 6. Porcentaje de asistencia de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón San Carlos a las capacitaciones sobre la TCM.	53
Gráfico 7. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos sobre la emisión y requisitos de los DUAS.	54

Gráfico 8. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos sobre las facilidades y servicios extras que ofrece la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).	55
Gráfico 9. Pérdidas monetarias sufridas por las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos debido al inicio de operaciones de la TCM.....	56
Gráfico 10. Uso del escáner por parte de las empresas exportadoras del cantón de San Carlos para la revisión de los contenedores de piña fresca.....	58
Gráfico 11. Tipo de impacto generado desde el inicio de operaciones de la Terminal de contenedores de Moín en la logística de las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos.....	59

Resumen

A través de los años, Costa Rica ha sobresalido en el área del comercio internacional, a pesar de ser un país muy pequeño en extensión territorial ofrece una amplia gama de productos para exportación, lo que le ha posibilitado llegar a diferentes mercados mundiales. En la última década, uno de sus productos estrella ha sido la piña fresca, el cultivo y exportación de esta fruta le ha permitido al país convertirse en uno de los mayores oferentes de este producto; casi en todo el territorio costarricense se produce piña, siendo los sectores más importantes la Región Atlántica y la Región Huetar Norte.

Pero no todo ha sido positivo, la mala infraestructura vial y portuaria del país ha incrementado los costos logísticos, lo que disminuye la competitividad del sector exportador; debido a esta problemática, en el 2011 el gobierno decide dar la concesión a una empresa transnacional para la construcción y administración de una nueva terminal portuaria más grande y eficiente.

La construcción de la nueva terminal de contenedores en Moín, Limón, se convierte en el proyecto más ambicioso del país y empieza a generar una serie de cuestionamientos en el sector exportador e importador acerca de la operatividad de la terminal, esto porque los puertos de Moín y Limón presentaban muchos atrasos, además de no contar con el equipo adecuado para operar, como las grúas. Además, los colaboradores continuamente se encontraban en huelga y no existían horarios exactos para la entrega y retiro de los contenedores en el puerto.

El presente trabajo tiene como fin enlazar las dos variables antes mencionadas: la importancia de la exportación de piña para el país y cómo esta puede verse afectada por la entrada en operación de la nueva terminal. Es importante aclarar que, para efectos de la investigación, se eligió al cantón de San Carlos como sujeto de estudio, por la cuota de

producción de piña que aporta al país, lo cual permite formular el siguiente cuestionamiento: ¿cuál es la preparación de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos en relación con los requisitos que la terminal de contenedores de Moín impondrá para el uso del puerto?

Palabras clave: exportación de piña, San Carlos, logística, terminal portuaria, requisitos.

Capítulo I. Aspectos generales

1.1. Descripción del tema

El tema por tratar en la siguiente investigación consiste en analizar los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos y la preparación de estas compañías para cumplir con dichos requisitos.

Se eligió este tema para conocer cuál sería la preparación de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos con la entrada en ejecución del megapuerto de la Terminal de Contenedores de Moín y sus posibles ventajas competitivas en el mercado internacional. El desarrollo del proyecto inicia cuando el Estado costarricense nota las decadencias que se presentan en infraestructura portuaria del país y las consecuencias negativas que se dan ocasionando grandes dificultades en temas de competitividad logística y económica, afectando el desarrollo del comercio internacional.

Entonces se decide la construcción de una nueva infraestructura que resuelva las limitaciones en la capacidad del complejo portuario Moín – Limón, para atender la demanda actual y futura mejorando sustancialmente la calidad, la seguridad y el nivel de los servicios públicos que se presten en los muelles del Litoral Caribe (Consejo Nacional de Concesiones, 2010).

Según lo mencionado anteriormente, se planteó como objetivo la contratación de un concesionario de reconocida experiencia en el financiamiento, construcción y operación de terminales portuarias internacionales para la consecución de los objetivos señalados (Consejo Nacional de Concesiones, 2010).

1.2. Justificación

La presente investigación se enfocará en estudiar los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos y la preparación de estas compañías para cumplir con los mismos. Esto debido a que la mayor oferta exportable del cantón es piña fresca, lo que representa que en San Carlos se encuentre un porcentaje muy alto de la producción total del país. Pero como ya es sabido por los costarricenses, las deficiencias en infraestructura han provocado que la cadena logística se encarezca y no resulte tan eficiente.

Esta circunstancia da pie al desarrollo de la investigación, con el fin de identificar la preparación de las empresas exportadoras de piña fresca con respecto al funcionamiento de la nueva terminal de contenedores de Moín y sus requerimientos para hacer uso de dicha terminal, también se determinarán las áreas que se deben mejorar en el proceso logístico de exportación y las fortalezas que se pueden potenciar para lograr un buen funcionamiento de las exportaciones del país.

1.3. Estado de la cuestión

Una de las situaciones que llevó al desarrollo de esta investigación ha sido el crecimiento constante que ha tenido la producción de piña fresca en el país, especialmente en la zona Huetar Norte. Según las estadísticas presentadas por la Cámara Nacional de Productores y Exportadores de Piña (CANAPEP) (2016), en esta zona se encuentra el 47% de la producción total, lo que se refleja en un total de 20 210 hectáreas sembradas de piña. Esto ha venido también diversificando los destinos a los que se envía la fruta fresca, manteniéndose Estados Unidos como uno de los mayores consumidores adquiriendo el 53% de la producción.

Pero también las exigencias del mercado han ido en aumento, lo que provoca que Costa Rica no pueda adaptarse a los requerimientos logísticos necesarios, esto a causa de que el país cuenta con puertos que tienen un sin número de carencias, lo cual incrementa costos en los procesos, además, no permite la entrada de barcos grandes porque el calado¹ no es apto para recibirlos.

Todas estas deficiencias logísticas y comerciales permiten que se dé a concesión la creación de un puerto que presentará una mejora realmente significativa para las exportaciones e importaciones en el país, impactando así positivamente a los exportadores de piña fresca. Aunado a esto, surgen las siguientes preguntas: ¿si los exportadores están realmente preparados para cumplir con el ordenamiento que implementará la nueva terminal de contenedores? Además, ¿quién está a cargo de este proyecto que tiene en vilo a todos los actores comerciales?

En estas dos interrogantes se centran los objetivos del estudio, por medio de la teoría y la aplicación de herramientas de recolección de datos, se mostrarán los resultados que den respuestas a las preguntas planteadas.

1.4. Planteamiento del problema

Este proyecto tiene como objetivo presentar un panorama sobre la preparación de las empresas exportadoras de piña fresca del país, debido a que muchos de los exportadores costarricenses inician en el ámbito del comercio internacional con conocimiento empírico, lo que provoca no estar de la mano con todo lo que exige la globalización.

Además, la infraestructura portuaria y ferroviaria del país no es óptima para desarrollar un proceso logístico de exportación competitivo. En relación con lo anterior se

¹ Calado: profundidad hasta donde se sumerge un barco en el agua (Definición. De, s.f., párr.2).

inicia con la construcción de una nueva terminal de contenedores, con el objetivo de impulsar la competitividad del país en el sector productivo exportador, lo que también representará un reto para todos los actores que participan en el proceso logístico de exportación, ya que se enfrentarán a nuevas exigencias que requerirá el uso del mega puerto.

La situación anterior permite plantear la siguiente interrogante que sustenta el desarrollo de la investigación: ¿cuál es la preparación de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos en relación con los requisitos que la terminal de contenedores de Moín impondrá para el uso del puerto?

1.5. Objetivos del proyecto

1.5.1. Objetivo general.

Analizar los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos y la preparación de estas compañías para cumplir con los mismos.

1.5.2. Objetivos específicos.

1. Establecer la oferta exportable de piña fresca del cantón de San Carlos que proporcione un panorama del potencial de exportación.
2. Identificar los requisitos para el uso de la Terminal de Contenedores de Moín en función de los exportadores de piña fresca.
3. Conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos con base en el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

4. Brindar a las empresas exportadoras de piña fresca una propuesta sobre los cambios desde la perspectiva logística que se darán con la entrada en operación de la Terminal de Contenedores de Moín, para aumentar su competitividad global.

1.6. Nombre del proyecto

Análisis de los requisitos que la Terminal de Contenedores de Moín impondrá a las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos y la preparación de estas empresas para cumplir con los mismos.

Capítulo II. Marco teórico

2.1. Competitividad

Debido a que la investigación tiene como uno de sus objetivos potenciar la competitividad logística de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos, es importante definir una serie de conceptos que permitan entender de forma más clara el análisis que será planteado.

Es común escuchar hablar sobre competitividad en el ámbito empresarial, pero no siempre se tiene claro qué metas se busca alcanzar, por lo que se presentarán definiciones que contribuyen al entendimiento de este concepto;

Para comprender la competitividad en el contexto que le corresponde, hemos de tener presente que no es un objetivo independiente de la contribución que aporta a otros objetivos más básicos, como el aumento de los ingresos, la capacidad de producción y niveles de bienestar más altos. Todos estos conceptos son dinámicos, por lo que debe considerarse que la competitividad crea condiciones que favorecen la consecución de esos objetivos mediante esfuerzos sistemáticos, específicos, positivos e ininterrumpidos a lo largo del tiempo. ("Estudios y Análisis Económicos", 2011, párr.4)

También, Fernández, Montes y Vázquez (1998) mencionan acerca de la competitividad lo siguiente: "la competitividad hace referencia a la posición competitiva de una empresa con relación a las demás; se pone de manifiesto por su capacidad para producir bienes y servicios en unas condiciones de precios-prestaciones, equiparables o

superiores a las de sus rivales, que le permita mantener o ganar cuota en los mercados nacionales e internacionales” (p.10).

De acuerdo con las definiciones citadas anteriormente, se puede determinar que la competitividad es un elemento importante para una empresa y que la misma brinda superioridad con respecto a sus similares, en relación con lo anterior, Berumen (2006) señala lo siguiente: “es importante asimilar que al ser más competitivos somos más demandantes, más exigentes de nuestro propio trabajo y del desempeño de los demás” (p.44).

2.2. Sobre logística

Una vez que se comprendió el término de competitividad, se hablará acerca de la logística, de la cual el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura determina lo siguiente: en la actualidad la logística se relaciona con procedimientos que abarcan desde la compra de materias primas hasta la entrega del producto final al consumidor. Intervienen en ella procesos de planificación, implementación e integración.

O sea, comprende todo lo relativo a planificar la producción, el manejo de empaques y embalajes, el transporte, el manejo de inventarios, la tramitación de órdenes de compra y el manejo de información a lo largo de toda la cadena, a fin de que los consumidores obtengan los productos de manera rápida, económica y confiable (Rodríguez, Cruz y Lam, 2009, p.7).

Como se puede comprender, la logística es una serie de procesos que se unen como un eslabón para cumplir un objetivo específico, con respecto a lo anterior, Cabrera (2014) indica que la logística empresarial se puede definir como el conjunto de actividades que optimizan el flujo de productos, desde las compras de los proveedores por los fabricantes

hasta el consumo de productos terminados por los clientes, así como los flujos de información que generan estos procesos, con el fin de dar satisfacción al cliente al menor costo posible, pero siempre manteniendo la mejor calidad.

Cabe destacar que la logística y la competitividad trabajan en conjunto porque, como se citó anteriormente, la logística tiene como objetivo principal la satisfacción de los clientes logrando así la fidelización de los mismos y la atracción de nuevos clientes, impactando en la mejora de su competitividad, ya que les brinda una posición superior con respecto a sus competidores; en atención a lo anterior, Canitrot y García (2012) exponen lo siguiente:

La vinculación entre logística y competitividad refiere a la capacidad de capturar valor a partir de disminuir los costos y hacer más eficiente los procesos de abastecimiento, producción y comercialización de bienes. Como se mencionó, esto reviste importancia tanto desde el punto de vista de las empresas, como para el sector público. (p.11)

2.3. Definición de empresa

Como se pudo determinar, la competitividad y la logística trabajan en conjunto, la logística es uno de los factores que impulsan la competitividad, estos términos se definieron con el fin de ser aplicados en una empresa, por lo que es fundamental conocer el significado de la palabra empresa:

Una empresa es una combinación organizada de dinero y de personas que trabajan juntas, que produce un valor material (un beneficio) tanto para las personas que han aportado ese dinero (los propietarios), como las personas que trabajan con ese

dinero en esa empresa (los empleados) a través de la producción de determinados productos o servicios que venden a personas o entidades interesadas en ellos (los clientes). (López, 2009, p.29)

Conforme a lo anterior, se pueden apreciar los elementos que constituyen una empresa; con la intención de seguir profundizando en el tema, se toma del blog Definición ABC (s.f.) otro concepto desde el punto de vista de la economía: “Una empresa es la encargada de satisfacer las demandas del mercado. Para lograr sus objetivos está coordina el capital y el trabajo y hace uso de materiales pasivos tales como tecnología, materias primas, etc.” (párr.1).

2.3.1. La empresa exportadora.

Como se pudo apreciar, una empresa se encarga de satisfacer una demanda, pero no todos los mercados son iguales, por lo que existen empresas que comercializan su producto a nivel interno y otras a mercados externos; pero qué significa que una empresa venda su producto a un mercado externo, a este tipo de empresa se le conoce como una empresa exportadora, que según Castro (2008): “la exportación es simplemente la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones” (p.9).

Las empresas deciden exportar debido a que en algunas ocasiones obtienen mayores réditos vendiendo su producto en el exterior en comparación con el mercado nacional o como suele suceder, en el país no se consume el producto y es otra de las razones del porqué se busca un mercado internacional para venderlo. Además, los países no son autosuficientes y por esa razón importan mercancías. Para que este término se logre

comprender, Ventura (s.f.) especifica algunas características del funcionamiento de las empresas exportadoras:

- Las exportaciones se realizan en condiciones determinadas en donde la complejidad de las distintas legislaciones y las operaciones involucradas pueden ocasionar determinados efectos fiscales. No todas las economías son iguales, de manera que los productos que se vendan en el exterior deben cumplir con una serie de requerimientos dependiendo del país de destino, lo que podría involucrar también el pago de impuestos.
- La empresa exportadora diversifica riesgos, es decir, experimenta las variaciones de las preferencias de los consumidores, lo que significa estar al tanto de los cambios en las tendencias del mercado, así como de las variaciones de los gustos y preferencias del cliente final; lo que no es una tarea fácil, ya que está explorando otro país, otra cultura a la que la empresa no pertenece.
- La exportación pretende asegurar el crecimiento continuo de la empresa que vende sus productos a terceros países. Una empresa exportadora se está exponiendo a una parte del mundo, lo que le brinda la posibilidad de un crecimiento continuo con oportunidad de expansión.

Se ha comprendido que las empresas suplen una necesidad o deseo y para ello necesitan tener un producto; para la presente investigación las empresas que son sujeto de estudio se encargan de comercializar a nivel internacional piña fresca.

2.4. Piña (*Ananas comosus*)

La piña tiene como nombre científico *Ananas comosus*, es una fruta tropical de la familia de las bromeliáceas, la cual es muy consumida a nivel mundial, se le conoce

también por nombres como ananá o naná. Esta fruta es originaria de Brasil y Paraguay, aunque actualmente es producida en varios países incluyendo Costa Rica (Ecoagricultor, s.f.).

Como todas las frutas, la piña tiene características específicas que la identifican, en el artículo presentado por la Región de Murcia Digital (s.f.), se detallan todas las partes que la componen, las cuales son las siguientes:

Se trata del fruto de una planta vivaz, cuya base está formada por la unión de varias hojas a modo de roseta. Las hojas, espinosas, alcanzan de 30 a 100 cm de longitud. Desde este núcleo nace un tallo en vertical y en su extremo la inflorescencia en tonalidades rosas. El fruto surge a partir de varias bayas que se fusionan formando una infrutescencia grande, estructura ovalada, achatada en los lados mayores y muy gruesa, que puede llegar a medir 30 cm de longitud y 15 de grosor, pesando, generalmente, alrededor de 1,5-2 kilos. El centro del fruto de la piña, al formarse partiendo desde el tallo, posee una textura leñosa y fibrosa. Sin embargo, la pulpa es más suave, menos nervuda, quedando encerrada por una piel firme y dura. (párr.2)

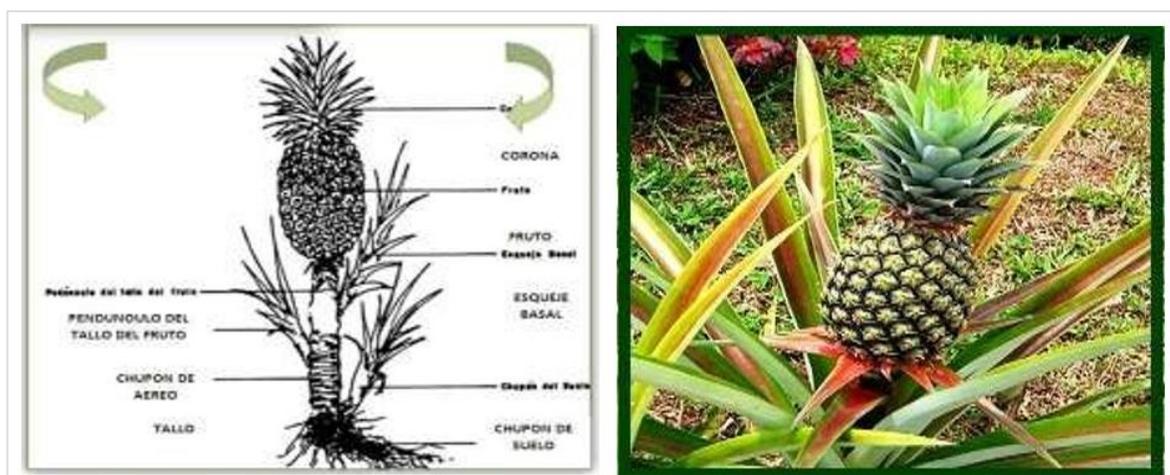


Figura 1. Piña fresca.
Fuente: Agropedia (2016).

2.4.1. Propiedades nutritivas de la piña.

La piña es consumida mundialmente y considerada con altos valores nutritivos. Además, es comestible y está compuesta principalmente por agua, también contiene hidratos de carbono y la bromelina. Es un fruto con sabor dulce, pero posee calorías en porcentajes muy bajos: 55 calorías cada 100 gramos de porción comestible. La piña fresca es utilizada en muchas dietas nutricionales porque aporta fibra, vitamina C, ácido fólico, betacarotenos, potasio y yodo (Región de Murcia Digital, s.f.).

Tabla 1
Propiedades nutricionales por 100 gramos de piña

Propiedad	Porcentaje
Calorías	46 %
Hidratos de Carbono (gr)	11.5 %
Fibra (gr)	1.2 %
Potasio (mg)	250 %
Magnesio (mg)	14 %
Yodo (mg)	30 %
Vitamina C (mg)	20 %
Ácido Fólico (microgramos)	11 %

Fuente: Región de Murcia Digital (s.f.)

2.4.2. Piña de exportación.

De la familia de las bromeliáceas se desprenden gran variedad y tipos de frutos, pero a nivel mundial, según Castellanos (2007), las que más se comercializaban eran: la cayena lisa y la española roja, estas empezaron a perder mercado cuando en Costa Rica se crea la variedad MD2.

A esta variedad se le conoce como fruto de doble propósito: proceso y mercado fresco, así como de mayor consumo a nivel internacional. En cuanto a sus características, tiene una forma más simétrica, un color amarillo más atractivo y un mejor sabor y aroma. En relación con sus beneficios, contiene más azúcares, y vitamina C (Uniban, s.f.).

2.4.3. Producción a nivel mundial.

La producción de piña ha aumentado en los últimos años, según un estudio presentado por la FAO en 2013, expresa que en los años de 2005 al 2011 las áreas de cultivo crecieron en 920.536, 05 hectáreas. Esta producción se ha distribuido por todo el mundo y se encuentra alrededor de 83 países, siendo los más importantes Nigeria y Tailandia, seguidos por el continente americano donde se ubica Brasil en el primer puesto, seguido por Costa Rica, Venezuela, México, Perú y Colombia (Cerrato, 2013).

2.4.4. Producción de piña en Costa Rica.

Costa Rica es el segundo gran productor y exportador de piña a nivel latinoamericano estando por encima solo Brasil. Este monocultivo ha tomado grandes extensiones de territorio dentro del país; según la Cámara de Productores y Exportadores de Piña (CANAPEP), actualmente existen 38 000 hectáreas dedicadas al cultivo de este fruto, distribuidas en 16 cantones, se divide por regiones de la siguiente manera: Zona Norte con 17.860 hectáreas, lo equivalente al 47% del área cultivada, lo que representa la región donde más se produce piña y en la Zona Norte se encuentra el cantón de San Carlos que es también el más grande del país y donde se concentra gran cantidad de la producción nacional.

El Atlántico dispone de 11.780 hectáreas y representa el 31%, a su vez, en el Pacífico se destinan 8.360 hectáreas, lo que representa el 22% del área cultivada, toda esta producción está en manos de 550 productores alrededor del país.

2.5. ¿Qué es un requisito?

Dado que este estudio está basado en la determinación y análisis de los requisitos sobre el uso de la nueva Terminal de Contenedores de Moín en Limón, se considera

importante tener una concepción sobre qué es un requisito, en el diccionario digital de la Real Academia Española (2017), se encuentra la siguiente definición: “Circunstancia o condición necesaria para algo”.

El análisis de estos requisitos permitirá presentar un panorama para los exportadores de piña fresca, los cuales están acostumbrados a desarrollarse bajo un esquema de trabajo deficiente por las condiciones poco competitivas que ofrece el actual Puerto de Moín.

2.6. Sobre la propuesta

El objetivo de cierre del presente trabajo tiene como finalidad diseñar una propuesta que permite presentar los datos de una forma más puntual haciendo que la interpretación de los mismos sea más sencilla. De acuerdo con el sitio web Free Dictionary (s.f.), define el concepto de propuesta como: “idea que se propone a otros para que sea puesta en práctica si se considera acertada”. La propuesta se implementará mediante un cuadro comparativo, de tal forma que se muestren los requisitos de la Terminal de Contenedores de Moín y los datos obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos a las empresas exportadoras de piña fresca involucradas en la investigación. De acuerdo con Fingerman en su blog La Guía, menciona sobre los cuadros comparativos lo siguiente:

Los cuadros comparativos son una herramienta o técnica de enseñanza- aprendizaje muy útil para visualizar en un golpe de vista las semejanzas y/o diferencias entre dos o más datos, hechos, épocas o situaciones. Permite la organización y sistematización de la información a comprender, constituyéndose en una estrategia importante para el aprendizaje significativo. (párr.1)

2.7. Descripción del proyecto Terminal de Contenedores Moín (TCM)

2.7.1. ¿Qué es una terminal de contenedores?

Para comprender mejor qué es el proyecto de la Terminal de Contenedores Moín, Limón, Costa Rica (TCM), se debe conocer el concepto de una terminal de contenedores para saber el porqué de la creación de este proyecto:

Una terminal de contenedores se trata de un intercambiador intermodal dotado de una capacidad determinada de almacenamiento en tierra en aras de regular los diferentes ritmos de llegadas de los medios de transporte terrestre y marítimo. Las terminales de contenedores se difieren respecto al resto de terminales portuarias que pueden alcanzar un alto grado de sistematización debido a: a) la estandarización del elemento transportado, el contenedor; b) la estandarización en la forma de manipulación portuaria; c) el altísimo nivel de intercambios que se precisan; y d) la importante repercusión que representa la tecnología para la rentabilidad de la terminal. (Saurí, 2002, párr. 3)

El objetivo esencial de una terminal de contenedores es proporcionar los medios y la organización necesarios para que el intercambio de contenedor entre los modos de transporte terrestre y marítimo se produzca en las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad, respeto al medio ambiente y economía (“Descripción de la terminal de contenedores”, s.f.).

También, Amador (2015) menciona lo siguiente sobre el concepto de terminal de contenedores, se puede definir terminal portuaria como la instalación o conjunto de instalaciones portuarias que constituyen la interfase entre el modo de transporte marítimo y

los demás modos de transporte. No se debe confundir puerto con terminal portuaria, pues un puerto es el conjunto de distintas terminales, instalaciones y sistemas auxiliares que posibilitan la actividad del propio puerto (párr. 2).

Una terminal de contenedores se divide en subsistemas, los cuales según Amador (2015), se reflejan en la figura 2.



Figura 2. Subsistemas de la terminal portuaria.
Fuente: Amador (2015).

2.7.2. Terminal de Contenedores Moín (TCM).

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) es un proyecto que se construirá en una isla artificial creando un mega puerto en Puerto Limón, Costa Rica, con el objetivo de aumentar el desarrollo económico del país, ya que se podrá tener mayor movilidad de contenedores y aumentarán la cantidad de exportaciones e importaciones de mercancías; el cual según Rodríguez (s.f.):

Permitirá tener una gran movilidad de contenedores y mayor capacidad de mercancías, para un desarrollo tanto económico como competitivo para el país a

nivel mundial, tanto así que la primera fase del proyecto consiste en una isla de 40 hectáreas a 500 metros de la costa del Caribe, con 600 metros de muelle, dos amarraderos (con un calado de 14,5 metros), un espigón de 1500 metros de longitud, un canal de 16 metros de calado y seis grúas pórtico súper post Panamax para contenedores. Esto permitirá que la terminal opere con buques en el rango de los 8000 a 9000 TEU², según la configuración de carga. En futuras fases de ampliación, la profundidad de los amarraderos se llevará a los 16 metros, lo que permitirá que la terminal opere con buques de contenedores en el rango de los 15.000 TEU. (párr. 3)

2.7.3. Descripción del proyecto de la Terminal de Contenedores Moín (TCM).

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) será construida en tres etapas denominadas en el Plan Maestro como etapas 2A, 2B y 3. La figura 3 presenta una imagen ilustrativa de las tres fases del proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín.



Figura 3. Fases del Proyecto Terminal de Contenedores de Moín.
Fuente: APM TERMINALS (2016).

² TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) significa unidad equivalente a contenedores de 20 pies.

En el cuadro 1 se explican las fases del proyecto de la Terminal de Contenedores

Moín (TCM).

Cuadro 1
Fases del proyecto TCM

Fase	Descripción
Fase 2 ^a	La fase 2A corresponde a un área de 40 hectáreas, donde se tendrán 650 metros de muelle con una profundidad de 14,50 metros en todo el muelle, contará con 6 grúas pórticas Super Post Panamax, tendrá una dársena de giro de 450 metros y una capacidad para más de 4000 contenedores de carga refrigerada.
Fase 2B	La fase 2B corresponde a un área de 20 hectáreas más y se comenzará cuando se alcance una atención de más de 1.5 millones de TEU por año. Se tendrán 250 metros de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m en todo el muelle, esta fase agregará 2 grúas pórticas Super Post Panamax, aumentará la dársena de giro a 600 m y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 6000.
Fase 3	La fase 3 corresponde a un área de 20 hectáreas más y se comenzará cuando se alcance una atención de más de 2.5 millones de TEU por año. Se tendrán 600 metros de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m en todo el muelle, esta fase agregará una grúa pórtica Super Post Panamax, la dársena de giro se mantendrá en 600 m y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 8000.
Al final de las tres fases se contará con un área de 80 hectáreas de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud. El área será rellenada, en gran parte, con arena de mar, sobre la cual será construida la estructura superficial en concreto de la terminal. Sobre esta superficie se instalarán los edificios administrativos, patios para contenedores (vacíos, llenos y para mantenimiento), planta de tratamiento de aguas residuales, estación eléctrica y hacia la parte interior de la dársena, la zona de muelle que estará anclada sobre más de 600 pilotes y donde operarán las grúas porticas.	

Post Panamax: son buques que pueden transportar en un solo viaje más de 9.500 contenedores, incluso hasta 12.000 contenedores. Tienen una eslora de 366 m (1,200'), manga de 49 m (160') y calado máximo de 15 m (50') en agua dulce tropical (ADT). También tienen la capacidad de acomodar hasta 19 filas de contenedores a lo ancho.

Fuente: Consejo Nacional de Concesiones (CNC, 2015).

2.8. Empresa concesionaria para la construcción del proyecto de la Terminal de Contenedores Moín en Puerto Limón, Costa Rica (TCM)

Para la construcción del Mega Puerto o Terminal de Contenedores Moín (TCM) en Puerto Limón, el Estado realizó un proceso de selección al que se le llama concesión de

obra pública, la cual es regulada por una ley del Estado costarricense que tiene por nombre: Ley sobre Concesión de Obras Públicas de Costa Rica, para seleccionar y contratar a la empresa que creará el proyecto, ya que es una infraestructura muy grande, de gran inversión económica y no cualquier empresa o entidad posee la capacidad monetaria para su construcción. Por esta razón, para efectos de conocer la empresa constructora, se debe primero dar por entendido cuál es el concepto de concesión de obra pública de Costa Rica.

2.8.1. Concesión de obra pública

Para indagar acerca de la empresa encargada del proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), se debe conocer el concepto de concesión de obra pública que a continuación se detalla:

La concesión de obra pública es un contratado, por el cual la administración concedente encarga a un tercero (empresa), el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente. (Ley N° 7762, 1998, párr. 3)

2.8.2. Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos

Existe una ley dictada por el Estado costarricense que regula las concesiones de obras públicas, la cual es la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (LGCOP), Ley N° 7762 que se creó el 14 de abril de 1998 y fue publicada en el Alcance N°17 a la Gaceta 98, de 22 mayo de 1998, artículo 140.

Además de esta ley, también se regularán las concesiones por otras normativas como el Reglamento de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicio, el cartel de la licitación y sus circulares aclaratorias, la oferta del adjudicatario, aprobada en el proceso de evaluación, y el contrato de concesión; el órgano competente corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1998).

2.8.3. Cobertura de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos

Es importante que se determine la cobertura de la ley, ya que permite identificar hasta dónde se puede regular o qué normas le compete a este tipo de infraestructuras o proyectos relacionados con las concesiones de obras públicas, en este caso la Ley N°7762 (1998) dicta que:

En el caso de los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, por esta ley, únicamente podrán ser concesionadas las obras nuevas o las ampliaciones que ahí se realicen y no las existentes. El setenta por ciento (70%) de lo que la Administración obtenga por lo dispuesto en el artículo 42.1 a) de esta ley, en razón de las obras nuevas o ampliaciones que se concesionan en los citados muelles, será girado a la Junta de la Administración Portuaria de la Vertiente Atlántica y el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, según corresponda, para ser destinado exclusivamente a inversiones en obras de las respectivas provincias, sin que pueda utilizarse para cubrir gastos administrativos. Transcurrido el plazo de estas concesiones, dichas obras pasarán a la titularidad de los entes mencionados, según corresponda. (párr. 6)

Lo anteriormente mencionado en la ley da como consecuencia que la empresa ganadora de la concesión de la obra pública TCM tuviera que construir el proyecto en una isla artificial totalmente nueva de 80 hectáreas, para ser concesionada según lo dicta la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos (Herrera, 2014).

2.8.4. Concesionario

Para efectos de esta investigación, se entenderá como concesionario a la empresa que fue elegida por medio del proceso de concesión de obra pública para realizar el proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

De acuerdo con el Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (2015), el concesionario es la Sociedad Anónima Nacional APM Terminals Moín S.A, constituida por el adjudicatario APM Terminals Central America B.V. (p. 3)

2.9. APM Terminals S.A.

APM Terminals S.A. es la empresa encargada del diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), la cual se eligió por medio del proceso de concesión de obra pública de Costa Rica, ya que el proyecto será parte de la infraestructura del país y permanecerá en función del Estado de Costa Rica. APM Terminals pertenece al grupo danés A.P. Moller Maersk:

Un conglomerado de negocios con más de 100 años de experiencia y liderazgo en la industria marítima. APM Terminals es la división de negocios que diseña y opera puertos, terminales marítimos y terrestres, cumpliendo un rol importante en el

desarrollo de la infraestructura portuaria en los países donde está presente, impulsando su crecimiento económico y bienestar. Ofrece un portafolio de más de 60 puertos y terminales, 171 terminales de servicios terrestres, una cartera de 7 proyectos de nuevas terminales en regiones estratégicas, así como una plana de más de 20,000 profesionales en 68 países, que consolidarán nuestra ventaja competitiva. (APM Terminals, s.f., párr.1).

APM Terminals S.A. cumplió con todos los requerimientos establecidos por las normativas costarricenses y por el Cartel de Licitación para la Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiación, Construcción, Operación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores en Puerto Moín.

Capítulo III. Marco metodológico

3.1. Enfoque de investigación

Antes de determinar el enfoque base de la investigación, es fundamental tener claridad sobre los enfoques existentes y su definición, para lo cual Dzul (s.f.) en su análisis *Los enfoques en la investigación científica* menciona lo siguiente: el enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar una hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer patrones de comportamiento y probar teorías (párr.8).

También se debe tener presente que los datos que se obtengan serán a partir de la medición de una serie de variables, a esta evaluación se le conoce como enfoque cualitativo y se describe de la siguiente manera:

El enfoque cualitativo; trata de conocer los hechos, procesos, estructuras y personas en su totalidad, y no a través de la medición de algunos de sus elementos. La misma estrategia indica ya el empleo de procedimientos que dan un carácter único a las observaciones y entrevistas. (Dzul, s.f., párr. 26)

La información de los párrafos anteriores permite determinar que el enfoque de la investigación será mixto, dado que se medirán variables que son características de las empresas, lo que hace referencia a aspectos cualitativos y se aplicará un instrumento para la recolección de datos numéricos que convierte la investigación a un enfoque cuantitativo. Esto se determinó debido a que, en el objetivo número uno de la investigación, muestra que se indagará la oferta exportable de piña en el cantón de San Carlos, por lo tanto, se

necesitará de la búsqueda de resultados contables para conocer la cantidad de esta oferta, con esto la investigación se ve reflejada en un enfoque cuantitativo.

Se analiza que es cualitativa también, ya que se investigarán variables como los requisitos para determinar qué necesitarán las empresas exportadoras para la incursión en el nuevo proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín, Limón; además de conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos, así como brindarle una propuesta de mejora y desarrollo con el fin de aumentar su competitividad en el campo logístico y exportable, con el objetivo de que puedan aprovechar los beneficios que trae la nueva terminal de contenedores de Moín.

3.1.1. Triangulación metodológica.

La triangulación metodológica es un método que se utiliza o se determina a la hora de combinar varios instrumentos y métodos para la recolección de datos informativos en una investigación y así obtener datos más exactos de lo que se está analizando. Por esta razón, la triangulación metodológica se forma combinando el enfoque cuantitativo y cualitativo, ya que ambos utilizan diferentes métodos e instrumentos para recolectar la información. Según Hernández, Fernández y Batista (s.f.), la triangulación metodológica es la utilización de diferentes fuentes y métodos de recolección.

Por lo tanto, la triangulación metodológica se debe aplicar en esta investigación, ya que presenta las bases de recolección de datos más sólidas y sustentables, a partir de datos cuantitativos y cualitativos.

3.2. Contextualización de la zona

El cantón de San Carlos pertenece a la Región Huetar Norte, de acuerdo con los datos presentados en la página oficial de la Municipalidad de San Carlos, este es el décimo cantón de la provincia de Alajuela.

Este cantón es uno de los más productivos del país, lo cual podría ser debido al buen uso que se les da a los recursos, ya que también es el cantón más extenso con una superficie de 3.373 km² (6.5% de la superficie total de Costa Rica). San Carlos está conformado por 13 distritos que son los siguientes; Ciudad Quesada, Florencia, Buena Vista, Aguas Zarcas, Venecia, Pital, Fortuna, Tigra, Palmera, Venado, Cutris, Monterrey y Pocosol.



Figura 4. Mapa del cantón de San Carlos.
Fuente: Google Maps (2016).

3.3. Tipo de investigación

El siguiente apartado hace referencia al tipo de investigación, para este caso será la investigación descriptiva; en relación con el tema, Tamayo (2004) indica lo siguiente: este tipo de investigación comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, así como la composición o procesos de los fenómenos. La misma trabaja sobre realidades de hecho y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta (p.46).

3.4. Fuentes

Todos los procesos investigativos están respaldados por una serie de fuentes de información que enriquecen la estructura de la investigación, mucho material es consultado, otros son obtenidos a partir de la aplicación de instrumentos para la recolección de datos. Como menciona Cerda (1988 citado por Bernal, 2010), existen dos tipos de fuentes de información: “fuentes primarias; son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir se origina la información. Se le conoce también como información de primera mano” (p. 191).

La información de primera mano consiste en todos los datos obtenidos a partir del instrumento de investigación aplicado. Las fuentes primarias que se utilizarán para la explicación del tema de investigación serán: los resultados obtenidos por medio de la aplicación de los instrumentos de recolección de datos a los sujetos de estudio, que en este caso son las empresas exportadoras de piña fresca, así mismo a la persona o personas encargadas del Proyecto TCM en Moín; también se solicitará información de primera mano a instituciones del Estado como PROCOMER, MEIC o cualquier otra institución que brinde información que sustente el estudio.

Pero no solo las fuentes primarias son utilizadas en la investigación, también existen fuentes de otra índole, que según Cerda (1988, citado por Bernal, 2010), se les conoce como fuentes secundarias y las explica de la siguiente forma: “fuentes secundarias son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero no son la fuente original de los hechos o las situaciones, sino que solo los referencian” (p.192).

La base del problema es conocer el nivel de preparación de las empresas exportadoras de piña fresca, como ya se ha mencionado en los primeros apartados del estudio, para ello es indispensable tener conocimiento y claridad acerca de los temas que se

abordarán, lo cual involucra todo lo relacionado con la comercialización internacional de la piña, su logística y el desarrollo del Mega Puerto.

En consecuencia, para esto se recurre a las fuentes secundarias con el fin de sustentar la investigación; dichas fuentes pueden ser: libros, revistas, documentos escritos que sean impresos y gracias a la facilidad en el uso del internet, se puede acceder a fuentes secundarias a través de bibliotecas virtuales, páginas web, blogs o cualquier otra herramienta que permita mejorar el entendimiento de los conceptos.

3.5. Instrumentos de recolección de datos

Existen diferentes tipos de instrumentos que pueden ser aplicados para el desarrollo de una investigación, el buen uso de los mismos permitirá la óptima presentación de los datos y que estos cumplan los objetivos planteados inicialmente.

Para el caso específico de este estudio, se aplicarán los instrumentos del cuestionario y la entrevista; según Moreno (2000), estos instrumentos reciben información en torno a hechos, opiniones, preferencias, juicios críticos, sentimientos, aspiraciones y actividades.

3.6. Variables

3.6.1. La oferta exportable.

En relación con el objetivo número uno, la variable que se desea medir es la oferta exportable, para la obtención de los datos se recurrirá a la búsqueda documental, esto mediante la revisión de informes presentados por medio de instituciones como la Promotora de Comercio (PROCOMER), el Ministerio de Economía y Comercio (MEIC) o cualquier otra entidad que tenga acceso a este tipo de información. Es importante

mencionar que los datos obtenidos serán un porcentaje estimado, debido a que no se puede tener el dato real porque muchas de las empresas no suministran la información completa.

3.6.2. Los requisitos.

Esta variable responde al planteamiento del objetivo número dos, el cual está enfocado en la obtención de todos los requisitos sobre el uso de la terminal de contenedores de Moín para la exportación de piña fresca, los instrumentos que se aplicarán para esta variable serán dos. Se iniciará con la revisión documental, esto mediante la lectura y análisis del contrato emitido por APM Terminals para el uso de las instalaciones.

También se aplicará una entrevista a la persona encargada del proyecto, con el fin de respaldar los datos obtenidos por medio de la búsqueda documental. Sobre la entrevista, García, Martínez, Martín y Sánchez (s.f.) indican lo siguiente:

La entrevista es la técnica con la cual el investigador pretende obtener información de una forma oral y personalizada. La información versará en torno a acontecimientos vividos y aspectos subjetivos de la persona tales como creencias, actitudes, opiniones o valores en relación con la situación que se está estudiando.

(p.6)

El tipo de entrevista que se aplicará será no estructurada o abierta, esto a causa de que ya se tendrán datos a partir de la búsqueda documental y lo que se quiere es reforzar la información, así como agregar cualquier otro requisito que no se detalle en la documentación analizada.

3.6.3. Proceso logístico de exportación.

La importancia de conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña que se tomarán como muestra radica en tener un panorama de la preparación de las mismas en relación con la entrada en operaciones de la Terminal de Contenedores de Moín. Dentro del proceso logístico, hay una serie de elementos que permiten que este se desarrolle con eficiencia, estos serán los que tomen en cuenta para ejecutar el instrumento de recolección de datos. Para dicha variable se decide aplicar un cuestionario, en relación con este instrumento, García (s.f.) conceptualiza lo siguiente:

El cuestionario consiste en un conjunto de preguntas, normalmente de varios tipos, preparado sistemática y cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación o evaluación, y que puede ser aplicado en formas variadas, entre las que destacan su administración a grupos o su envío por correo. (p.2)

Para la aplicación del cuestionario se medirán los siguientes aspectos sobre el proceso logístico: volumen de exportación, capacitación del capital humano, conocimiento sobre el funcionamiento de la terminal y la relación con los proveedores, quienes son los encargados de realizar los transportes internos e internacionales y trámites aduanales. Se realizará por medio de un cuestionario de preguntas cerradas y semiabiertas, ya que no todas las empresas funcionan de la misma manera, por lo que el proceso logístico estandarizado que se conoce puede sufrir algunas variaciones que ayuden a enriquecer el desarrollo del estudio.

3.6.4. Propuesta.

En cuanto a la propuesta, como se describe más adelante en el cuadro de variables, se refiere a un cuadro comparativo que busca hacer más sencilla la interpretación de los datos, tanto para las empresas que participarán en la investigación como para los lectores. El objetivo del cuadro comparativo básicamente es equiparar los resultados obtenidos de los requisitos sobre el uso de la nueva Terminal de Contenedores de Moín y el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca.

Este cuadro comparativo permitirá encontrar las áreas deficientes en las que las empresas deben mejorar o los procesos que se deben conservar para mantener la eficiencia y competitividad.

3.7. Diseño del estudio

El diseño del estudio hace alusión a la estrategia que se utilizará para cumplir con los objetivos planteados. Con respecto a lo anterior, se han tomado en cuenta varios aspectos para realizar una estrategia, principalmente verificar que el tema planteado no haya sido utilizado en otras investigaciones. Además, conocer todos los posibles conceptos relacionados con el problema propuesto, así como definir variables cualitativas que se aplicarán al sujeto de estudio.

Según Tam, Vera y Oliveros (2008), la aplicación de una estrategia eficiente permite:

- Evitar la duplicidad en los temas.
- Ayudar a detectar vacíos de conocimiento.
- Facilita la programación de plazos de ejecución de investigadores.

- Orienta a investigadores hacia un objetivo común, facilitando la comunicación e intercambio de información.

3.8. Operaciones, análisis de las variables (objetivos, variables, definición conceptual, indicadores, definición estructural)

A continuación, se muestra el cuadro de variables:

Cuadro 2
Cuadro de variables

Objetivo específico	Variables de estudio	Definición conceptual de la variable	Indicadores (lo que se quiere saber sobre las variables)	Definición instrumental (la forma en que se obtendrá o medirá la variable y cada uno de sus indicadores)
Establecer la oferta exportable de piña fresca del cantón de San Carlos, que proporcione un panorama del potencial de exportación.	Oferta exportable	La oferta exportable está relacionada con los volúmenes de venta de los productos en los mercados internacionales. La oferta exportable también tiene que ver con la capacidad económica, financiera y de gestión de la empresa. (Municipalidad de Sunchales, s.f.).	La cantidad aproximada de piña fresca que se exporta en el cantón de San Carlos.	Informes anuales sobre las exportaciones del cantón de San Carlos, realizados por instituciones como la Promotora de Comercio y el Ministerio de Economía, Industria y Comercio.
Identificar los requisitos para el uso de la Terminal de Contenedores de Moín en función de los exportadores de piña fresca.	Requisitos	Circunstancia condición para algo.	La TCM, al ser una empresa de capital extranjero, tiene un régimen diferente de trabajo, en comparación con la actual administración del puerto de JAPDEVA, por lo que es importante conocer los requisitos para hacer uso del puerto en relación con la exportación de piña fresca.	Para la recolección de datos se utilizarán dos instrumentos; <ul style="list-style-type: none"> • La revisión documental, para la concesión de la nueva terminal de contenedores se hizo un contrato, el mismo indica detalladamente las fases de construcción de la nueva terminal, además, las reglas que se deben tomar en cuenta para hacer uso de las instalaciones. • También se aplicará una entrevista abierta a la o las personas que estén al frente del proyecto, lo que permitirá sustentar los datos que se encuentren en

Objetivo específico	Variables de estudio	Definición conceptual de la variable	Indicadores (lo que se quiere saber sobre las variables)	Definición instrumental (la forma en que se obtendrá o medirá la variable y cada uno de sus indicadores)
				la revisión documental.
Conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos.	Proceso logístico	La logística empresarial se puede definir como el conjunto de actividades que optimizan el flujo de productos, desde las compras de los proveedores por los fabricantes hasta el consumo de productos terminados por los clientes, así como los flujos de información que generan estos procesos, esto con el fin de dar satisfacción al cliente al menor costo posible, pero siempre manteniendo la mejor calidad.	Se quiere conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca seleccionadas como muestra.	Se aplicará un cuestionario, donde se medirán las variables que involucra el proceso logístico de exportación.
Brindar a las empresas exportadoras de piña fresca una propuesta sobre los cambios desde la perspectiva logística que se darán con la entrada en operación de la terminal de contenedores de Moín, para aumentar su competitividad global.	Propuesta	Idea que se propone a otros para que sea puesta en práctica si se considera acertada	Comparar los datos obtenidos del objetivo dos, que se refiere a los requisitos de uso de la terminal de contenedores de Moín, con los datos arrojados a partir de la aplicación del instrumento sobre el proceso logístico.	La propuesta está enfocada en diseñar un cuadro comparativo, que permita resumir toda la información obtenida para que la interpretación sea más sencilla y también que identifique las posibles deficiencias que se pueda encontrar, así como las fortalezas de las empresas exportadoras de piña fresca que se puedan mantener y potenciar.

Fuente: elaboración propia.

Capítulo IV. Presentación y análisis de los resultados

4.1 Análisis del objetivo específico 1.

Establecer la oferta exportable de piña fresca del cantón de San Carlos, que proporcione un panorama del potencial de exportación.

Costa Rica es reconocida a nivel mundial por muchas cualidades, una de ellas en el área comercial es la producción de piña, en la actualidad (2018) existen más de 45.000 hectáreas en el país destinadas para el cultivo de este producto, superando así al café y banano. En los años setenta ya se producía piña en el país de forma artesanal, pero debido a la globalización y exigencias del mercado en los años ochenta se inicia con la expansión del cultivo involucrando la tecnología y novedosas prácticas agrícolas, es así como en Buenos Aires de Puntarenas inicia la producción de forma masiva.

Debido a los beneficios económicos que estaba generando su cultivo, inició el crecimiento de la producción en todo el país, siendo la Región Huetar Norte la que presentó el mayor crecimiento, ya que en los cinco cantones (Los Chiles, Guatuso, Río Cuarto, Sarapiquí y San Carlos) se produce piña. En la actualidad esta región es una de las que aporta una importante cuota productiva a las más de un millón de toneladas métricas que se exportan anualmente, generando para el país en materia económica más de 500 millones de dólares.

El 90% de la producción de piña tiene como fin ser exportada a destino como el continente europeo, Estados Unidos, Rusia y actualmente incursionando en el mercado asiático.

La producción, exportación y consumo de esta fruta no impacta solo el área económica, sino también el ámbito social, según un estudio realizado por el INCAE (2016),

presentado en el periódico San Carlos al Día, demuestra que el aporte en impuestos y pago a la seguridad social (cuotas patronales) de la actividad equivale a 17.721 millones de colones generando así 48.000 empleos (32.000 directos y 16.000 indirectos), involucrando múltiples agentes económicos, entre los que pueden mencionarse: proveedores de insumos y servicios técnicos, productores, empacadores, transportistas, comercializadores y otros relacionados con la provisión de servicios como la electricidad, agua potable, comunicaciones, entre otros.

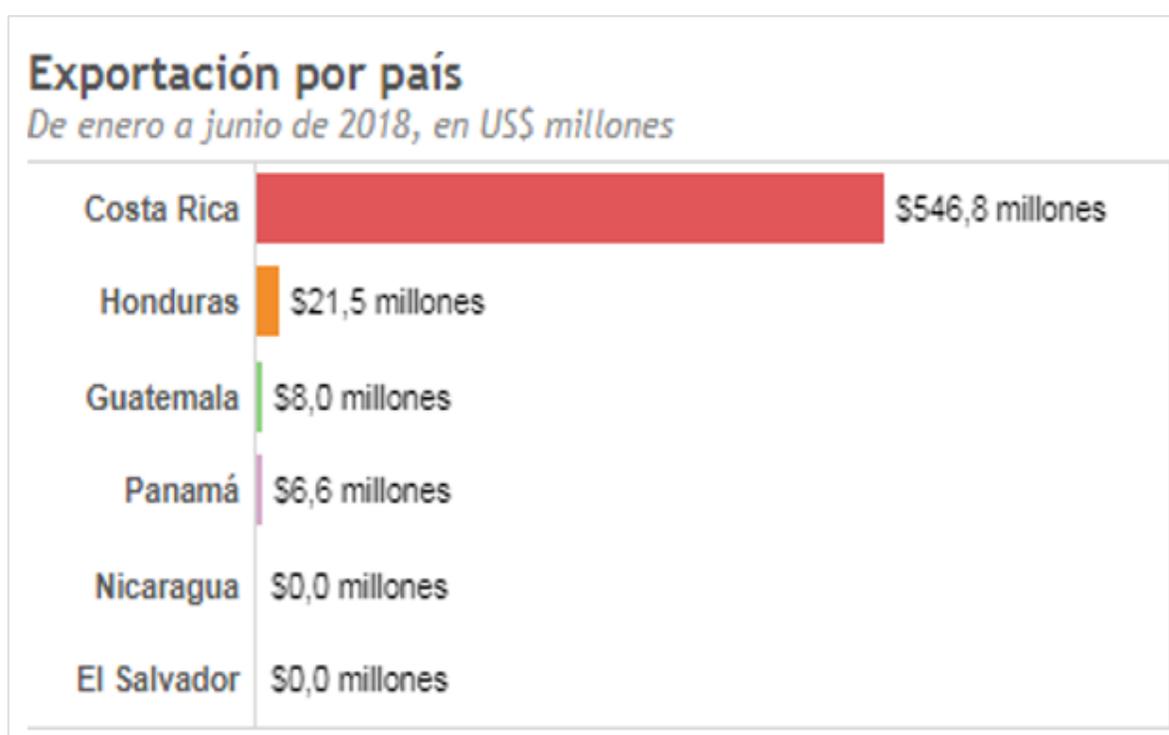


Figura 5. Exportaciones por país.
Fuente: Central América data (2018).

Como se detalló anteriormente, la Región Huetar Norte tiene una gran injerencia en cuanto a la producción y exportación de piña. Esta región constituye el 19.2% del territorio del país con una extensión de 9803.40 kilómetros. Está conformado por cinco cantones: Los Chiles, Guatuso, Sarapiquí, Upala y San Carlos.

Gracias a los microclimas con los que cuenta la región, se producen diversidad de cultivos, entre ellos, piña, caña, tubérculos, naranjas, entre otros, siendo la piña una de las más importantes y la que abarca más territorio para su producción.

En cuanto a la población por cantón, San Carlos se ubica en el primer lugar con un 49% de la población total de la zona, así mismo, en cuanto extensión territorial, San Carlos (3347.98 km²) conformado por 13 distritos (Quesada, Florencia, Buena Vista, Pital, Venecia, Fortuna, La Tigra, La Palmera, Venado, Cutris, Monterrey y Pocosol) es el cantón más grande de la región y también el más extenso del país.

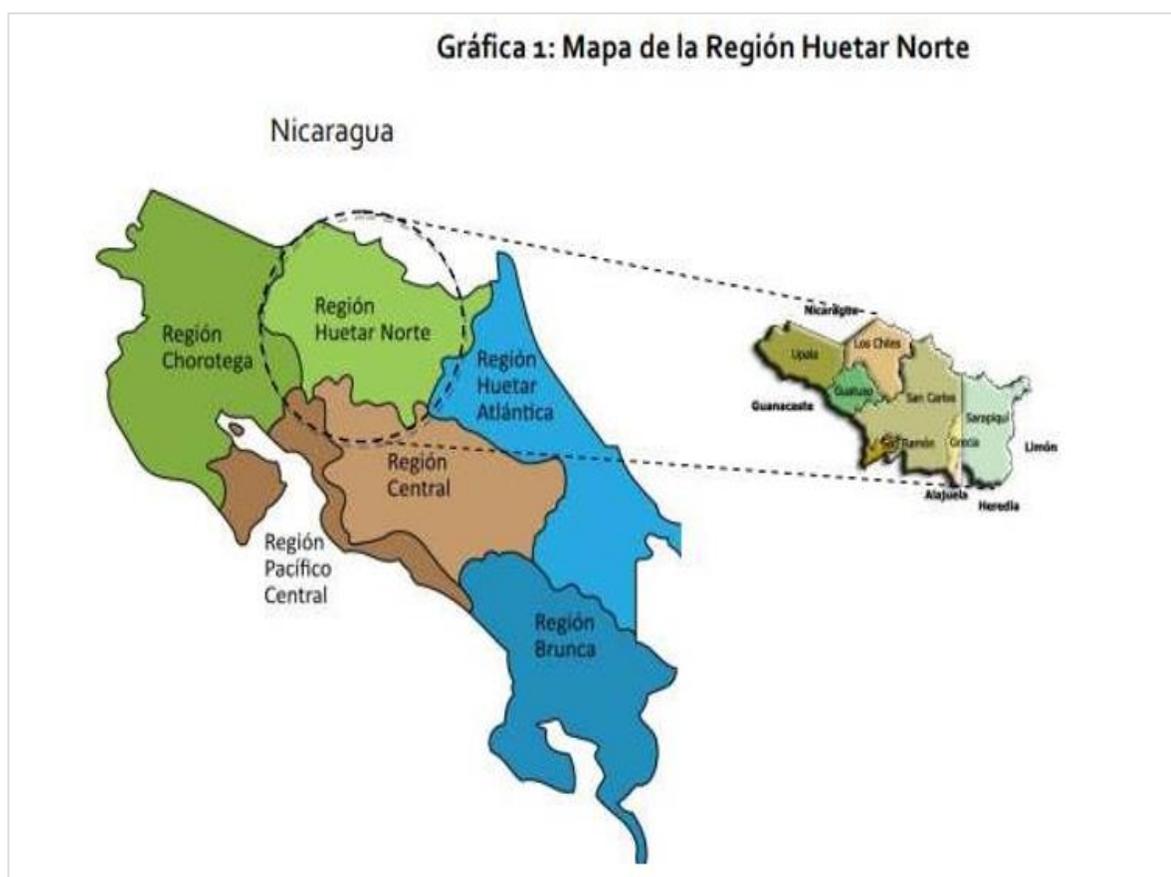


Figura 6. Mapa de la Región Huetar Norte.

Fuente: Ministerio de Economía, Industria y Comercio (2013).

A causa de estos datos predominantes, se decide tomar este cantón para aplicar el estudio. El sujeto de estudio estará constituido por las empresas exportadoras de piña que pueden estar clasificadas como productores y exportadores o comercializadoras.

A pesar de que la zona contextualizada es muy extensa en territorio, se decidió elegir a todas las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos para el desarrollo de la investigación, ya que la muestra podría ser muy pequeña; se utilizará la lista de empresas exportadoras de piña fresca facilitada por la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER), comparándola con la información brindada por la Cámara Nacional de Productores y Exportadores de Piña (CANAPEP), esto con el fin de equiparar todos los detalles correspondientes. Es importante recalcar que no en todos los distritos del cantón se produce piña fresca, por ello no se tomarán en cuenta para aplicar el instrumento de recolección de datos.

En relación con la investigación estudiada, se determinó que las empresas pueden ser productores y exportadores o comercializadores, esto quiere decir que un productor realiza todo el proceso desde el cultivo, la maquila en la planta empacadora, su venta y distribución en el exterior; en el caso de los comercializadores constituyen un puente entre el pequeño productor y el consumidor final, porque no tienen fincas, sino que compran a pequeños productores, maquilan la fruta y la exportan.

Seguidamente, se presentará la lista de todas las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos, la misma no ha sido manipulada, por lo que en el transcurso del proceso investigativo podría sufrir alteraciones.

Tabla 2

Lista de empresas exportadoras de piña fresca facilitada por PROCOMER

Nombre de empresa	Ubicación
Agrícola Agromonte S.A.	Boca Arenal, Cutris.
Agrícola Industrial La Lydia S.A.	Pital
Agro Lion Service, ALS	Fuera de operaciones.
Altamira Pineapple Sociedad Anónima	Altamira
Asociación de Productores Bio Ecológicos S.A. PROBIO	Muelle
Asociación de Productores Industriales Del Norte AGRONORTE	San Carlos/ Guatuso
Agroindustrial Piña del Bosque	Muelle
Agroindustrial Tres Amigos	Pital
Bracam	Pital
Calle Real Products	Pital
Cítricos Bella Vista	Cutris
Chesnut Hill	Guápiles
Comercializadora Ankfrut	San Carlos/ No exporta
Comercializadora Fertynic S. A.	Pital
Compañía Agropecuaria Las Brisas	Pital
Coopepiña R.L.	Pital
Cooperoagro	Pital
Del Huerto S.A.	Pital
El Tremedal S.A.	Venecia
Empacadora de Tubérculos Bla y Be S.A.	No opera
Empresa UCC Shipment S.A.	Empresa Logística
Exportaciones Michelle	San Carlos
Finca Santa Fe	Cutris
Finca Once	Muelle
Fruver	Pital
Fyffes Pineapples	San Carlos/Comercializador
Gape S.A.	Pital
Grupo Acon	Guápiles
Grupo Capa	San Carlos/Comercializador
IEMS del Norte Sociedad Anónima	No opera.
Inversiones Piña Alegre HM S.A.	Pital
Inversiones Yarinococha	Los Chiles
Isabella Fruit Company	Pital
JAAS del Norte	No opera
La Esmeralda Costa Rica	Pital
Leona Farms	No opera
LyL Proyectos S.A.	No opera
Maderas Cultivadas de CR	Empresa de madera
Marsink Internacional Sociedad Anónima	No opera
Nicoverde	Pital
Orosi Golden Fruit S.A.	No opera
Pineapple Company	Pital
Piña Oro	Pital
Piñalbo de Alajuela S.A.	Pital

Nombre de empresa	Ubicación
Piñales de Santa Clara	Sarapiquí
Piñas cultivadas de CR	Santa Rosa
Piñas Hill	Pital
Piñas las Delicias	Aguas Zarcas
Productos Agropecuarios VISA S.A.	Pital
Transgranza	Naranjo/ Transportista
Tropicales del Valle	Pital
UCC Costa Rica	No opera
Univeg Costa Rica	Buenos Aires, Santa Rosa
Upala Agrícola S.A.	Upala
Verita Tropicals Costa Rica	Ciudad Quesada
Vista Navarro S.A.	No opera
Zara División Agrícola S.A.	Chiles

Fuente: Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) (2019).

Una vez analizada la información de la lista de empresas exportadoras de piña fresca, se encontraron varias inconsistencias, lo cual provocó que la población total no pudiera ser utilizada, debido a que no cumplían con los criterios para ser objeto de estudio; a continuación, se detallan las razones por las que algunas empresas fueron excluidas:

- Muchas de las empresas se ubican en la Zona Huetar Norte, en cantones como Sarapiquí, Los Chiles, Upala, Río Cuarto y Guatuso, por lo que tuvieron que ser excluidas de la lista por no encontrarse en la zona contextualizada que para la investigación es el cantón de San Carlos.
- Algunas compañías dejaron de ser exportadoras para convertirse en productoras (proveedores), en consecuencia, no realizan trámites de logística de exportación, de manera que no se convierten en sujeto de estudio para la investigación.
- Se encontró que una empresa cambió el giro de sus negocios y dejó de exportar piña fresca, otras razones sociales corresponden a compañías de transporte de mercancías.

- Varias empresas se fusionaron para constituir un solo exportador o grandes compañías, como el caso de DOLE, adquirieron fincas más pequeñas convirtiéndose así en uno de los exportadores más grandes de la zona.

4.2. Análisis del objetivo específico 2

Identificar los requisitos para el uso de la Terminal de Contenedores de Moín en función de los exportadores de piña fresca.

En la última década, Costa Rica ha diversificado su portafolio de productos para la exportación, ofreciendo una mayor oferta en servicios (*software*), aparatos médicos y productos no tradicionales, como melón, sandía y con un crecimiento más fuerte la piña. A pesar de este progreso notable, a nivel mundial en el sector exportador los productos siguen siendo poco competitivos en comparación con otros países de la región, debido al nivel tan deficiente de la infraestructura vial y portuaria con la que cuenta el país.

De acuerdo con el Índice de Competitividad Global del Banco Mundial (2017-2018), Costa Rica se ubica en el puesto 65 en infraestructura por debajo de países como Panamá (37), Trinidad y Tobago (59) y México (62), el resultado de este indicador consiste en el análisis de varios componentes que influyen en el desarrollo de la infraestructura del país, algunos de ellos con sus respectivas posiciones son:

- Calidad de infraestructura general (110)
- Calidad de carreteras (123)
- Calidad de infraestructura portuaria (93)
- Calidad de infraestructura de transporte aéreo (64)
- Infraestructura eléctrica y telefonía (37)

Una de las variables que competen a este estudio es la Calidad de Infraestructura Portuaria (93), ya que el resultado no es nada favorable porque los puertos del país se encuentran en el puesto 93 de 137 países analizados.

Costa Rica cuenta con tres terminales portuarias; el Puerto de Caldera en la provincia de Puntarenas, en el cual se manejan buques graneleros y los puertos de Moín y Limón ubicados en la provincia de Limón, en los que se mueve el 80% de las exportaciones del país. Estos últimos desde su construcción en 1963 han recibido poca inversión de parte del Estado, intensificando problemas como falta de equipo y personal, además, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica denominada JAPDEVA, la cual es el ente que administra los puertos, a menudo presenta paro de labores por protestas sindicales, por lo que no es sorprendente, según reporte presentado en el periódico La Nación (2003), que el 73% de las ganancias del puerto estén destinadas al pago de salarios.

A raíz de todos estos inconvenientes y la ineficiencia portuaria, resulta urgente la inversión y desarrollo de nueva infraestructura en la Región Atlántica, es así como nace el proyecto de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), con una inversión que sobrepasa el billón de dólares. Pero esto, aparte de ser un desafío constructivo y ambiental, se convirtió en un reto logístico, en razón de que todos los actores involucrados en el comercio internacional están acostumbrados a trabajar con los antiguos puertos, que no exigían más que se entregaran los contenedores en puerto.

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) entró en operaciones en los últimos meses del año 2018 y se encuentra en su segunda fase (2A), a continuación, se presenta un cuadro comparativo entre los puertos de Moín, Limón y la TCM.

Cuadro 3
Comparación entre los puertos de Moín, Limón y la TCM.

Características	Moín	Puerto Limón	TCM segunda Fase 2A
Año	2019	2019	2019
Largo del puerto	535 metros	542 metros	650 metros
Grúas	0	1 (se encuentra en mal estado)	6 grúas Post Panamax
Área del patio	5 hectáreas	3,26 hectáreas	40 hectáreas
Profundidad	11,5 metros	10 metros	14, 5 metros
Unidades conectadas a tomas eléctricas	160	120	4000
Servicios complementarios	No aplica	No aplica	Sí, entre ellos se destacan; <ul style="list-style-type: none"> • Pesaje del contenedor • Escáner • Lavado de contenedores • Inspección de Aduanas dentro de la zona portuaria • Servicio al cliente y puerta de ingreso 24/7.

Fuente: APM Terminals (2017).

De acuerdo con la información detallada anteriormente, se puede notar que la Terminal de Contenedores de Moín ha venido a modificar la forma de operar en el ámbito de exportación, por lo que la terminal funciona bajo un sistema operativo más rígido y estructurado, de manera que se deben seguir una serie de reglamentos para hacer uso de esta, los cuales serán mencionados a continuación:

- Todos los actores involucrados en la operación deben estar registrados en la plataforma de TCM, entre ellos exportador, importador, navieras y transportistas.
- Usualmente los transportistas entregaban la carga en el puerto de Limón a la hora que fuese, inclusive si el vapor se encontraba en operaciones. En el caso de TCM, se debe cumplir una serie de requisitos para entrar a la terminal:

- Primeramente, debe contar con la certificación de estar inscrito como transportista autorizado ante el Ministerio de Hacienda.
- Cumplir con toda la documentación para circular al día, certificado de la póliza de responsabilidad civil que cubra accidentes y daño a la carga como materiales y equipo de la TCM. Los vehículos deben tener las señales o dispositivos de seguridad requeridos según el MOP para el tipo de mercancías por transportar. Todo vehículo debe contar con la tarjeta electrónica dada con antelación por la terminal portuaria, una vez cumpla con todos los requisitos antes mencionados, si no se cuenta con este dispositivo, no pueden ingresar a las instalaciones.
- Adicional a los requerimientos del vehículo, la persona que maneja el automotor debe contar igualmente con toda la documentación al día para transitar, además, con el curso básico del Código internacional de protección de los buques y de las instalaciones portuarias impartido por el prestatario del servicio e inducción sobre el recinto portuario.
- Una vez el transportista y el vehículo cuenten con la aprobación correspondiente para ingresar a la terminal, debe solicitar una cita para hacer entrega de la carga, en la cita se verifica: espacio en el buque, número de contenedor, número de placa y nombre del conductor. Una vez aprobada en la entrada a la terminal, se comprueba nuevamente: número de contenedor, presencia de marchamo, identificación de placa, identificación del conductor por medio de la huella dactilar, impresión de recibo con la instrucción de carga y descarga.

- Todos los contenedores de exportación deben estar en la terminal de contenedores de Moín 12 horas antes de la fecha estimada de arribo del vapor. En caso de que la unidad no pudiera llegar a tiempo, el transportista puede solicitar una llegada tardía (*late arrival*), la misma tiene que estar dentro del corte horario establecido por la TCM y se debe esperar su aprobación, debido a que a solo un 10% de la carga total se le puede otorgar autorización para una llegada tardía. Este servicio tiene un costo de 150 dólares por contenedor.
- La Declaración Única Aduanera (DUA) y la Masa Bruta Verificada (MBV) deben reportarse 10 horas antes de la hora estimada de arribo del buque, de no ser así, el contenedor no será embarcado, aunque este se encuentre ya en la terminal.

4.3. Análisis del objetivo específico 3

Conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos con base en el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)

De acuerdo con la investigación, el sujeto de estudio corresponde a las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos, teniendo en cuenta que es el mismo producto, debería realizarse un proceso logístico similar, pero al no tener certeza de la información, se decide aplicar una herramienta de recolección de datos.

En este caso, se utilizó el cuestionario, el cual permitirá conocer los aspectos más relevantes del proceso logístico en la exportación de cada empresa; además, este cuestionario también tiene como finalidad confirmar si la entrada en operación de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) ha provocado algún cambio operativo o pérdida

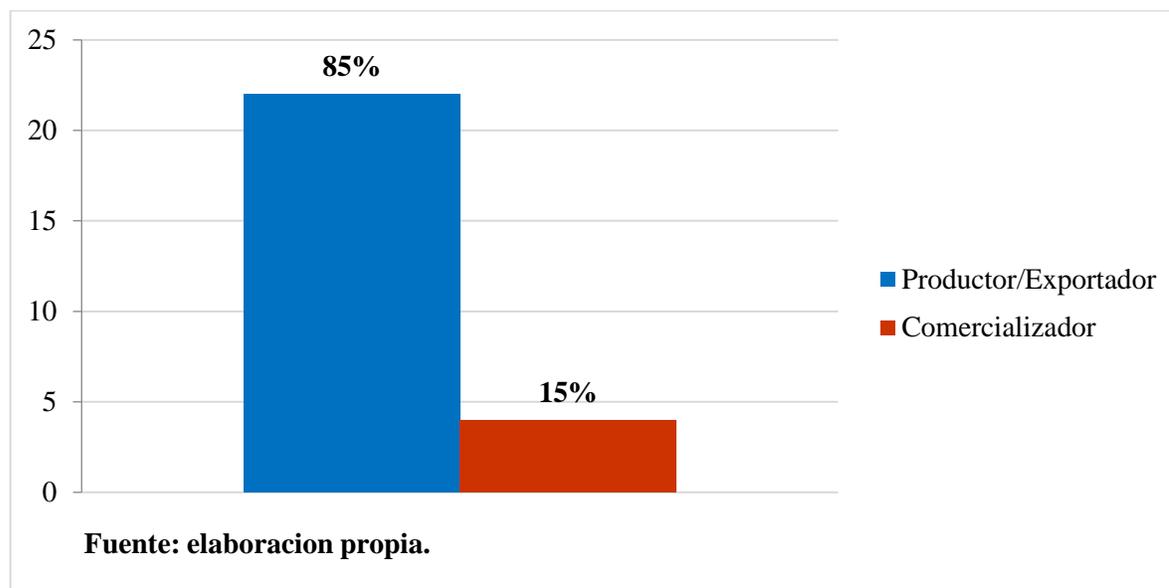
financiera que afecte de forma directa al exportador de piña fresca del cantón de San Carlos.

A continuación, se presentará por medio de gráficos los resultados obtenidos de cada empresa exportadora de piña fresca del cantón de San Carlos, los mismos se obtuvieron al aplicar un cuestionario de preguntas cerradas por medio de interrogantes dicotómicas ³y también opción múltiple.

4.3.1. Actividad productiva que realiza la empresa.

A continuación, se presenta el *gráfico 1*, el mismo tiene como finalidad clasificar la población de estudio en dos categorías; productor-exportador o comercializador.

Gráfico 1. Clasificación de las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos según su actividad comercial. Periodo 2018



Es importante aclarar que las empresas que solamente son productoras de piña no forman parte de la investigación, debido a que estas no realizan ninguna logística de

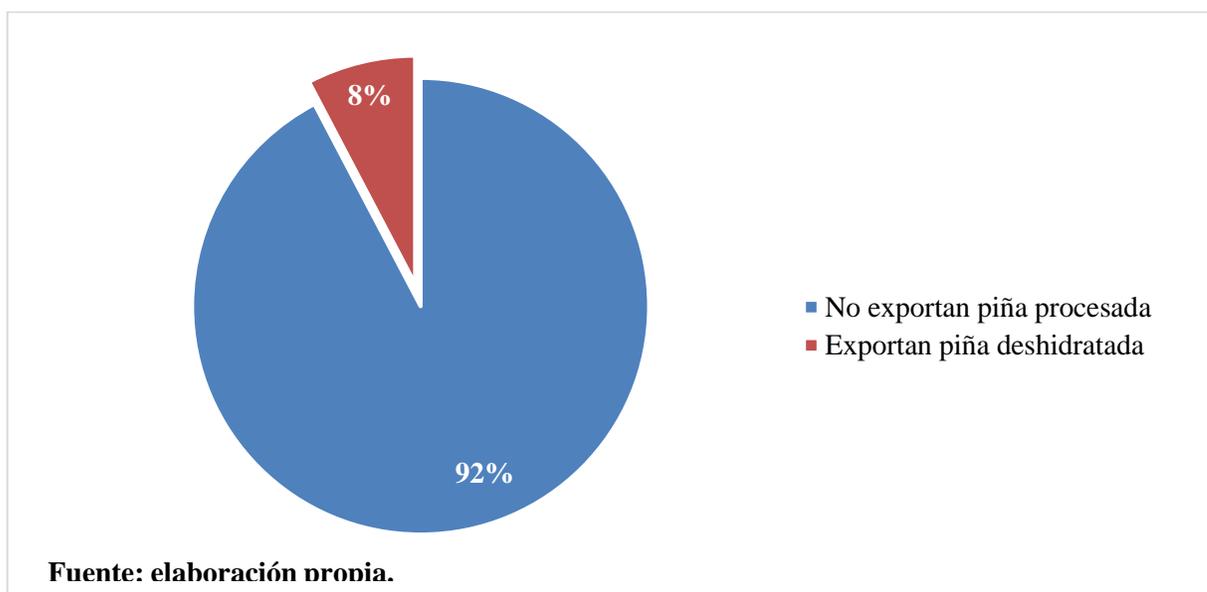
³ Preguntas dicotómicas: son reactivos que brindan solo dos (2) alternativas de respuesta como son: verdadero-falso, sí-no, acuerdo- desacuerdo, presente-ausente, entre otras.

exportación. El *gráfico 1* permite visualizar que a pesar de la excesiva oferta que existe en estos momentos de piña muchos de los productores y dueños de fincas del cantón de San Carlos quieren ser ellos mismos quienes realizan la exportación, pero el 15% que representa a los comercializadoras refleja el crecimiento que ha tenido las personas intermediarias en este negocio esto porque no necesitan tener una finca productora de piña o una planta empacadora para poder vender el producto en el exterior, resulta más sencillo para ellos ubicar cliente en el exterior y ser la conexión entre el productor y el importador.

4.3.2. Producto proceso derivado de la piña.

Seguidamente se presenta el *gráfico 2*, en el cual se muestra mediante porcentajes si las empresas exportadoras de piña del cantón de San Carlos procesan la fruta para lograr un derivado y también el tipo de producto que se obtiene.

Gráfico 2. Tipo de producto procesado que se comercializa a partir de la piña fresca en las empresas exportadoras de piña en el cantón de San Carlos. Periodo 2018



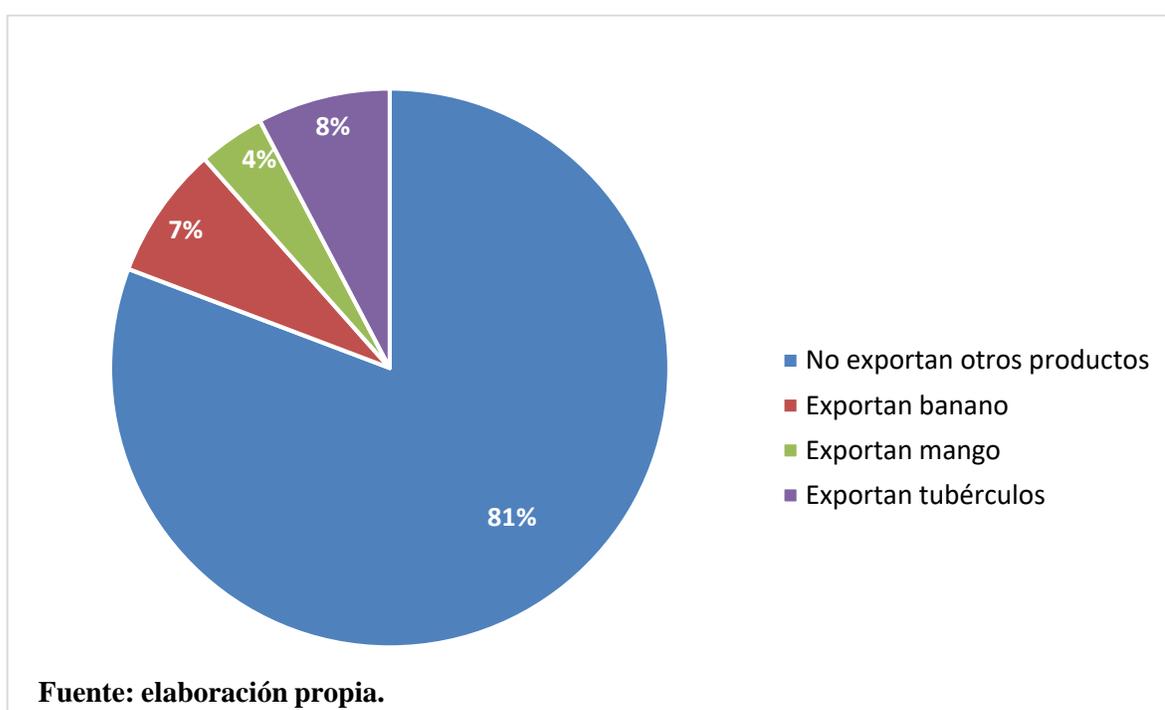
De acuerdo con la información del *gráfico 2*, la mayoría de la población solamente exporta la piña fresca sin sufrir ninguna alteración o cambio, pero a causa de la gran

relevancia que tiene Costa Rica como productor de piña se ha logrado incursionar en otro mercado ofreciendo así piña en presentación deshidrata ayudando a incrementar la oferta de productos que tiene la zona de San Carlos.

4.3.3. Producción y exportación de otros productos.

La producción de piña a nivel mundial y local ha crecido de una forma muy acelerada provocando que el precio disminuyera y muchas empresas del país se vieran afectadas, es por esa razón que se planteó la interrogante que si además de piña exportaban otro producto, obteniendo los resultados que se visualizan en el *gráfico 3*.

Gráfico 3. Otros productos exportados por las empresas productoras de piña fresca en el cantón de San Carlos. Periodo 2018



Las empresas exportadoras y comercializadoras de piña del cantón de San Carlos ya cuentan con una posición a nivel internacional lo que les permite tener un conocimiento de mercado y de posibles clientes para vender otros productos, tal como lo refleja el *gráfico 3*

el 19% de las empresas que se les aplicó el cuestionario afirmaron que se dedican también a la exportación de otros productos siendo los tubérculos uno de los más importantes, seguido por el banano, y el melón que es un producto de temporada el mismo solo se comercializa en el primer trimestre del año.

4.3.4. Sobre la actividad laboral.

Es esencial que los datos que se obtengan con la aplicación del cuestionario provengan de las personas responsables de la logística de exportación de piña fresca, ya que son ellos quienes conocen el proceso y vivieron la transición de los puertos de Limón a la nueva Terminal de contenedores de Moín.

Tabla 3
Profesión que desempeñan las personas encuestadas.

Ocupación	Cantidad
Comercialización	5
Exportación	1
Logística	20
Total general	26

Fuente: elaboración propia.

La información expuesta en la *tabla 3* permite tener seguridad de que los resultados obtenidos al aplicar la herramienta serán los pertinentes en relación a la investigación que se está desarrollando.

4.3.5. Inicio del proceso logístico para la piña fresca de exportación.

La entrada en operación de la Terminal de contenedores de Moín significó un cambio drástico para toda la logística de exportación del país, en el caso de la piña fresca representó un verdadero reto debido a que el manejo de un producto fresco no es tan exacto porque depende de muchas variables una de ellas que es difícil de controlar es el clima. Por esta razón se cuestiona cual es la actividad detonante en el inicio del proceso logístico, esto

con el fin de conocer si las empresas estarían preparadas para cumplir con los tiempos de entrega rigurosos de la TCM.

Tabla 4

Actividad detonante que determina el inicio del proceso logístico en las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos-Periodo 2018

Actividad detonante	Porcentaje
Proceso solicitud de espacios a la naviera	8%
Proceso de solicitud del cliente	38%
Proceso de estimación de fruta	54%
Total general	100%

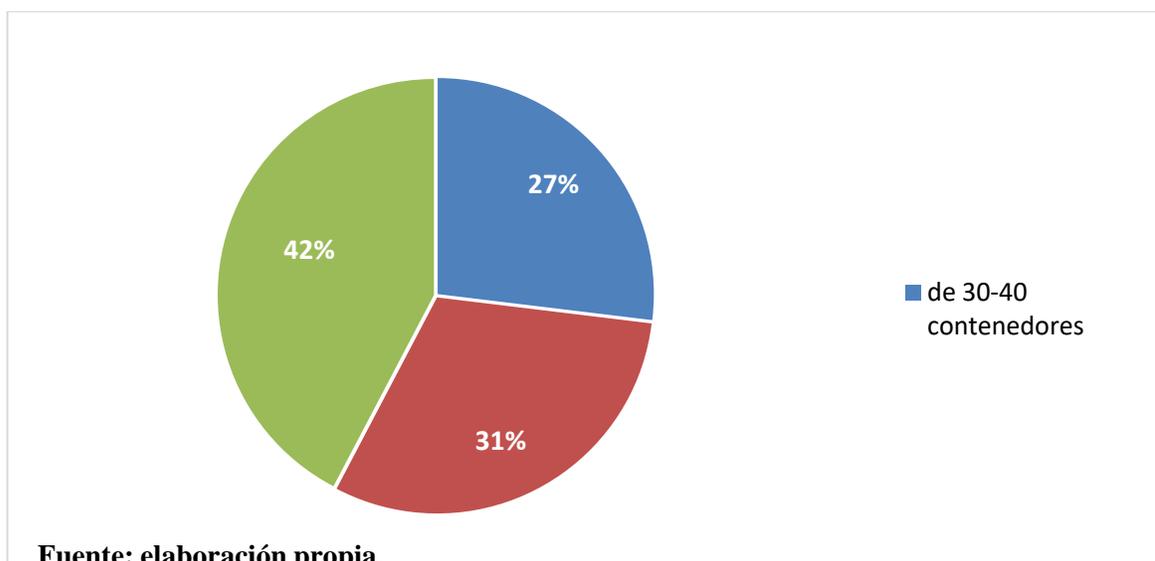
Fuente: elaboración propia.

Es importante conocer a que se refiere cada proceso, en relación a la *tabla 4* se entenderá colmo **estimación de fruta:** proceso mediante el cual la finca productora o empresa exportadora realiza un muestreo de la fruta (piña) por hectárea con el fin de saber con cuanto producto cuentan para la exportación y la calidad del mismo. Estos procesos pueden realizarse cinco, tres o una semana antes de que se realice la exportación con el propósito de tener datos más acertados al momento de ofrecer el estimado de contenedores de piña fresca a los clientes; **solicitud de espacio a la naviera:** proceso mediante el cual se pide un espacio a la naviera empresa dueña de los barcos, para que la mercancía sea exportada por vía marítima, **solicitud del cliente:** orden de compra generada por el cliente a la empresa exportadora donde indica la cantidad de contenedores requeridos. La *tabla 4* demuestra la disparidad que existe entre la población cuestionada a pesar de que todas venden el mismo producto, lo que podría generar un conflicto en la logística de exportación una vez que se deban cumplir con los requerimientos de entrega de contenedores establecidos por la TCM ya que no se tiene un proceso logístico claro y uniforme.

4.3.6. Acerca de la cantidad de contenedores exportados.

Dado que la piña constituye uno de los productos más importantes en la oferta exportable de Costa Rica, resulta fundamental conocer la cantidad de contenedores que se exportan por cada empresa, la piña como otros productos se comercializa por temporadas en caso del *grafico 4* las variables utilizadas son la cantidad de contenedores por semana y la temporada media que sería la producción normal durante el año, excluyendo así los periodos de semana santa y navidad que representan el pico de producción más alto.

Gráfico 4. Porcentaje de contenedores de piña fresca exportados semanalmente en temporada de producción media en el cantón de San Carlos. Periodo 2018



Como ya se ha mencionado en diferentes ocasiones, se tiene conocimiento de que San Carlos es uno de los cantones donde más se produce piña para exportación; para el estudio en desarrollo, se decide utilizar rangos de 10 hasta más de 45 contenedores por semana, esto para saber si la cantidad de contenedores interfería en el proceso logístico.

Uno de los hallazgos más importantes es que la transnacional Dole Costa Rica, al absorber algunas fincas de la zona, se convierte en uno de los exportadores con mayor volumen, con una cantidad de 600 contenedores exportados por semana.

4.3.7. El transporte interno.

La logística engloba varios procesos que permiten el transporte y distribución de la mercancía. Uno de los actores más importantes es el transportista interno, ya que es el enlace entre el exportador y el puerto de embarque.

En la *tabla 5* se presentan dos variables vitales para la logística de exportación de piña que son; el tipo de transporte interno utilizado por el exportador, y el conocimiento acerca del sistema de citas de la TCM.

Tabla 5
Transporte interno

Tipo de transporte interno utilizado		Conocen sobre el sistema de citas	
Utilizan el servicio de un tercero	Propio y Terceros	Tienen conocimiento	No tiene conocimiento
21	5	18	8

Fuente: elaboración propia.

Según la *tabla 5*, 21 de cada 26 empresas utilizan el servicio de terceros para el transporte de la fruta y 8 de las personas encuestadas no conocen sobre el sistema de citas de la terminal de contenedores de Moín. Esta falta de conocimiento ha provocado tensión entre las partes, a causa de que el sistema de citas es muy rígido y el no cumplimiento del horario provoca que las unidades no sean recibidas en la terminal y no puedan ser embarcadas.

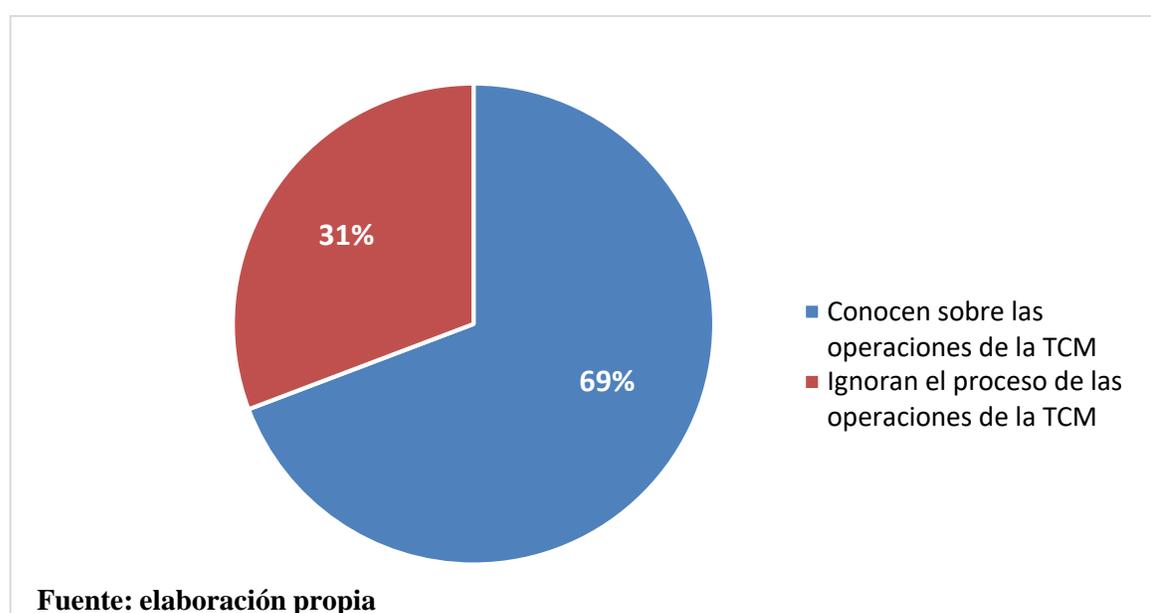
4.3.8. En relación con el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

La base principal de la investigación consiste en conocer si existió afectación para el sector exportador de piña fresca del cantón de San Carlos en relación con la entrada de operaciones de la Terminal de Contenedores de Moín. La apertura de la nueva terminal

ha representado un verdadero reto operativo para todos los actores involucrados en el comercio internacional, porque esto ha significado una serie de cambios que los exportadores han tenido que asumir de forma muy estricta.

El siguiente grafico refleja mediante porcentajes el conocimiento que tienen las empresas exportadoras de piña fresca acerca de la operatividad de la terminal.

Gráfico 5. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña del cantón de San Carlos sobre la operación de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). Periodo 2018

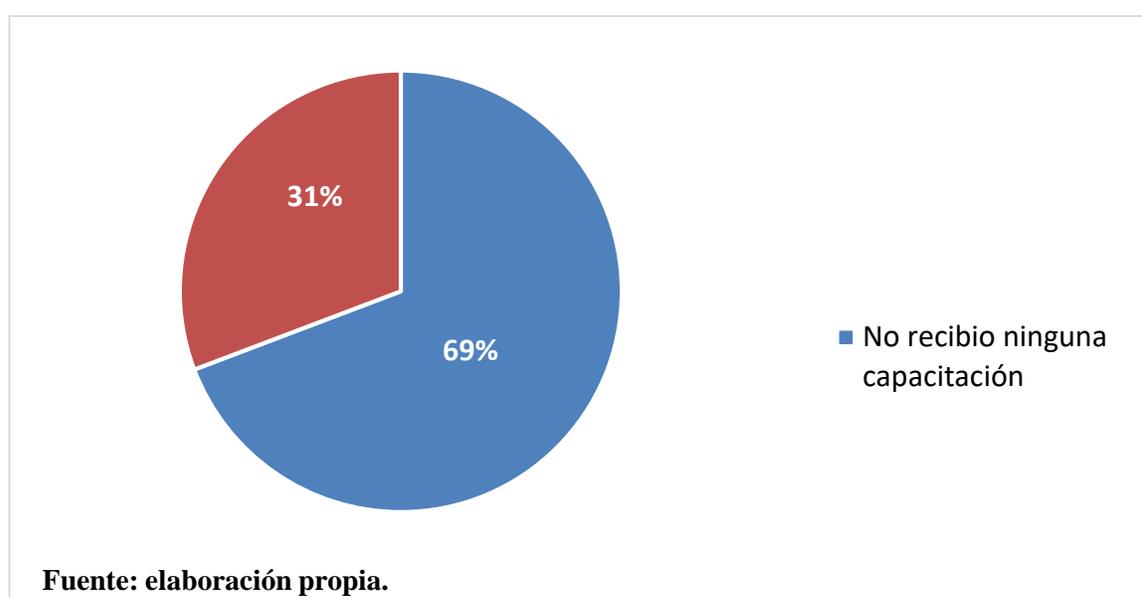


De acuerdo con el *gráfico 5*, la mayoría de las empresas conocen el funcionamiento de la terminal, pero se aclaró que, de forma muy básica debido a que piensan que el cambio ha sido un poco abrupto y han evolucionado según las especificaciones de la terminal. Consideran también que por los procesos de producción de la piña fresca se ven directamente afectados con los tiempos de entrega de equipos establecidos por la Terminal de contenedores de Moín, los cuales parecen ser rígidos para los productos frescos que requieren mantenerse en refrigeración.

4.3.9. Capacitación sobre la entrada de operaciones de la Terminal de contenedores de Moín.

Vinculado a los datos del gráfico anterior (*gráfico 5*), se planteó la pregunta: ¿Recibió alguna capacitación sobre la entrada en operaciones de la TCM? Los resultados obtenidos se exponen en el *gráfico 6* mediante porcentajes.

Gráfico 6. Porcentaje de asistencia de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón San Carlos a las capacitaciones sobre la TCM. Periodo 2018



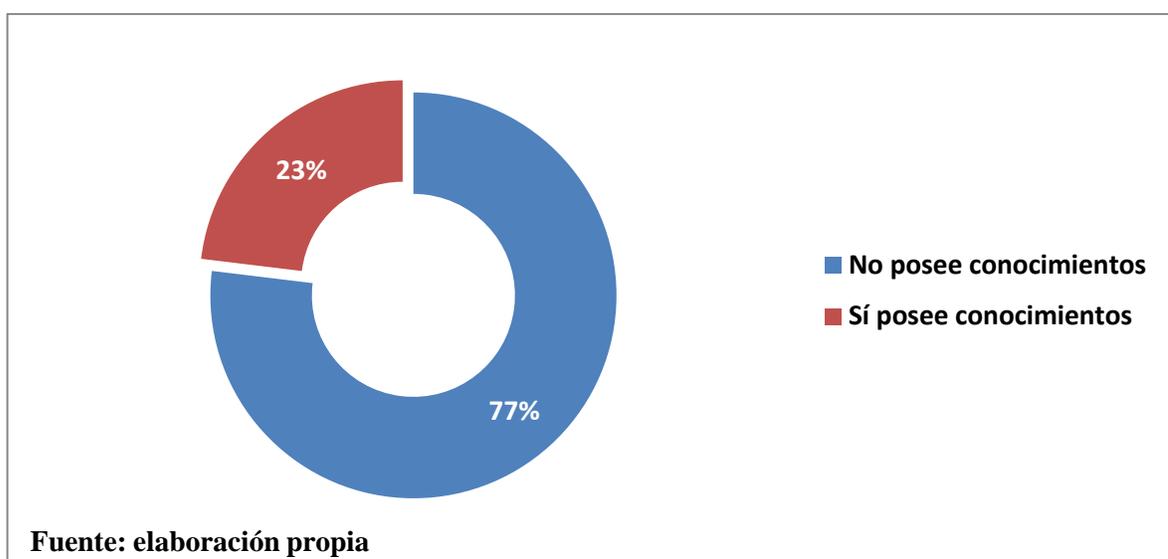
La mayoría de las empresas consultadas han dicho que no asistieron a ninguna capacitación, lo que vuelve la operación logística un poco más hostil, dado que la desinformación provoca suposiciones en cuanto a la operatividad de la nueva terminal, además, el desconocimiento ocasiona que no se cumplan ciertas regulaciones incurriendo así en un costo monetario.

Las empresas que sí recibieron capacitación mayormente fueron por parte de APM Terminals, navieras, Procomer y en un caso la misma empresa capacitó a su personal.

4.3.10. Acerca del procedimiento aduanal y requisitos para realizar la Declaración Única Aduanera (DUAS).

La pregunta del *gráfico 7* se basó en el conocimiento que tenían las empresas acerca de los trámites aduanales y los requisitos para realizar los DUAS, conforme lo solicita la nueva Terminal de contenedores de Moín (TCM).

Gráfico 7. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos sobre la emisión y requisitos de los DUAS. Periodo 2018



Se logró concluir que, de las 26 empresas encuestadas, solamente una hace todos los trámites aduanales y las demás han utilizado un tercero (agencia aduanal), esto debido a la gran cantidad de volumen y capacidad operativa que tiene la transnacional DOLE COSTA RICA, le permite abarcar todos los procesos logísticos que se requieren, en comparación con las demás que deben acudir a un tercero.

En cuanto a los requisitos para confeccionar los DUAS, el 77% mencionó que sí tenían el conocimiento adecuado sobre los mismos, mientras que el 23% dijo no tenerlo; esta pregunta se realizó para conocer qué tan preparadas están las empresas en este tema, ya que es de suma importancia que lo manejen con facilidad, porque debido al poco

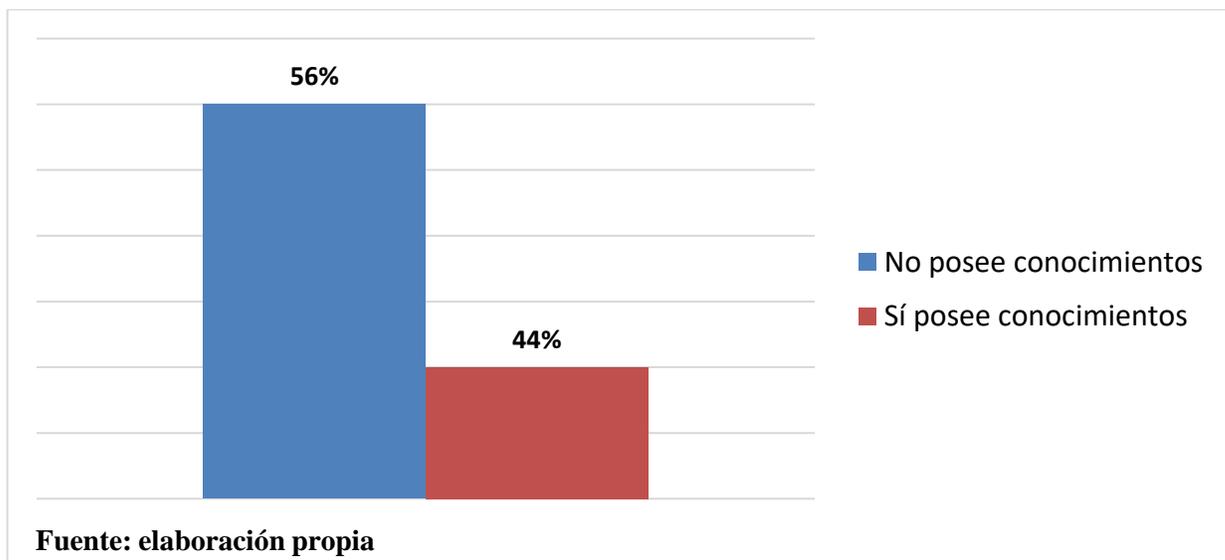
conocimiento algunas han tenido que devolver cargas incurriendo así en grandes pérdidas monetarias, por no tener los trámites aduanales confeccionados correctamente y en el tiempo adecuado.

Con la entrada en funcionamiento de la Terminal de contenedores de Moín, las empresas han tenido que adaptarse a un nuevo tiempo de entrega de 10 horas antes de que el buque empiece a operar, esto para que sea un trabajo más rápido y seguro.

4.3.11. Servicios y facilidades extras.

La Terminal de contenedores de Moín al ser un proyecto tan ambicioso dentro de sus instalaciones tiene una gran cantidad de servicios que ofrecen a sus usuarios, en el *gráfico 8* se refleja el conocimiento que tienen los exportadores de piña fresca del cantón de San Carlos acerca de estas facilidades.

**Gráfico 8. Conocimiento de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos sobre las facilidades y servicios extras que ofrece la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).
Periodo 2018**



Los datos manifestados en el *gráfico 7* acerca de capacitaciones recibidas demostraron que solo un 69% de las empresas consultadas recibió alguna formación sobre

la TCM, esto podría ser la razón por la que el 56% de la población (*gráfico 8*) no tiene conocimiento acerca de las facilidades extras que ofrece la terminal.

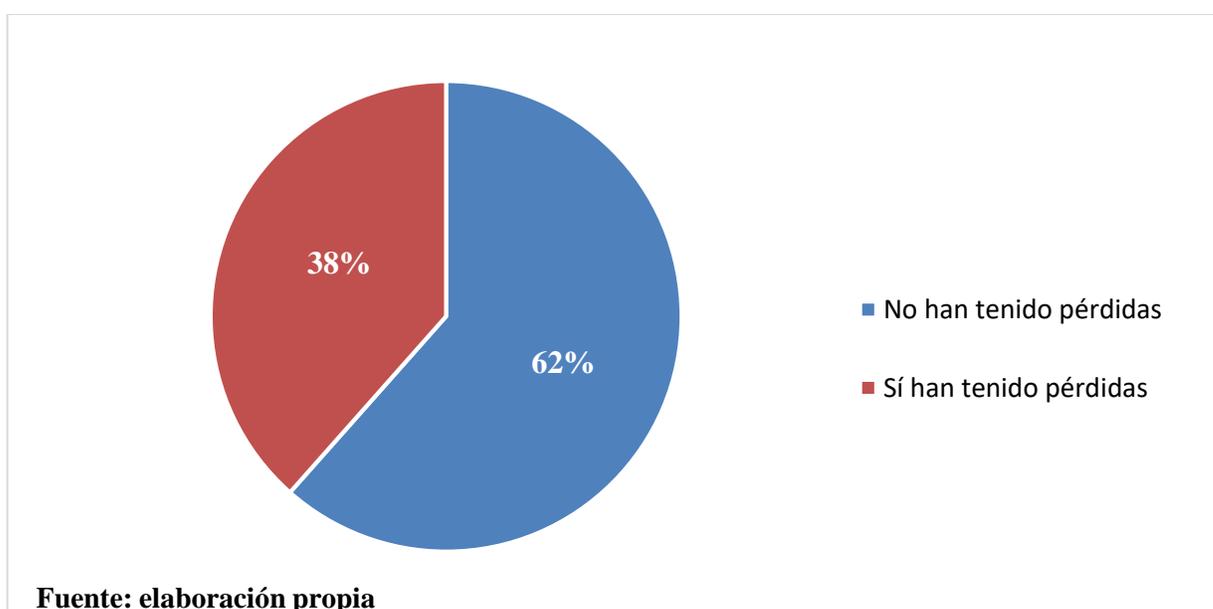
La terminal por medio de todos los servicios que ofrece tiene como objetivo que la manipulación de las unidades de carga (contenedores) se haga estrictamente dentro del recinto portuario proporcionando así mayor control y seguridad de la mercancía.

También permite una posible disminución en los costos porque, si la aduana requiere hacer una inspección se puede hacer en la terminal, sin tener que desplazar la unidad a un almacén fiscal como se hacía anteriormente.

4.3.12. Inversión y pérdida financiera.

Uno de los aspectos más importantes dentro de una empresa son las finanzas, por esta razón es que se plantea en el *gráfico 9*, si existió alguna pérdida de dinero a causa del inicio de operaciones de la TCM.

Gráfico 9. Pérdidas monetarias sufridas por las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos debido al inicio de operaciones de la TCM. Periodo 2018



La Terminal de contenedores de Moín marcó un antes y un después para la competitividad portuaria del país, pero esto también generó un reto para los exportadores, por lo que se planteó una pregunta enfocada en conocer si existió alguna inversión por parte de la empresa en personal o algún nuevo proceso. El 100% ha contestado que no, aunado a esta interrogante, también se plantea la pregunta sobre si existió alguna pérdida monetaria por la operación de la TCM, el 38% de las empresas cuestionadas han confirmado tener alguna pérdida monetaria a causa de la llegada tardía del contenedor a la terminal incumpliendo así con los tiempos de entrega.

Lo que ha provocado costos por fletes falsos, pérdida de fruta, roleo de contenedores, costo de electricidades, trasiegos y demás gastos administrativos involucrados en la operación logística.

4.3.13. Uso del escáner.

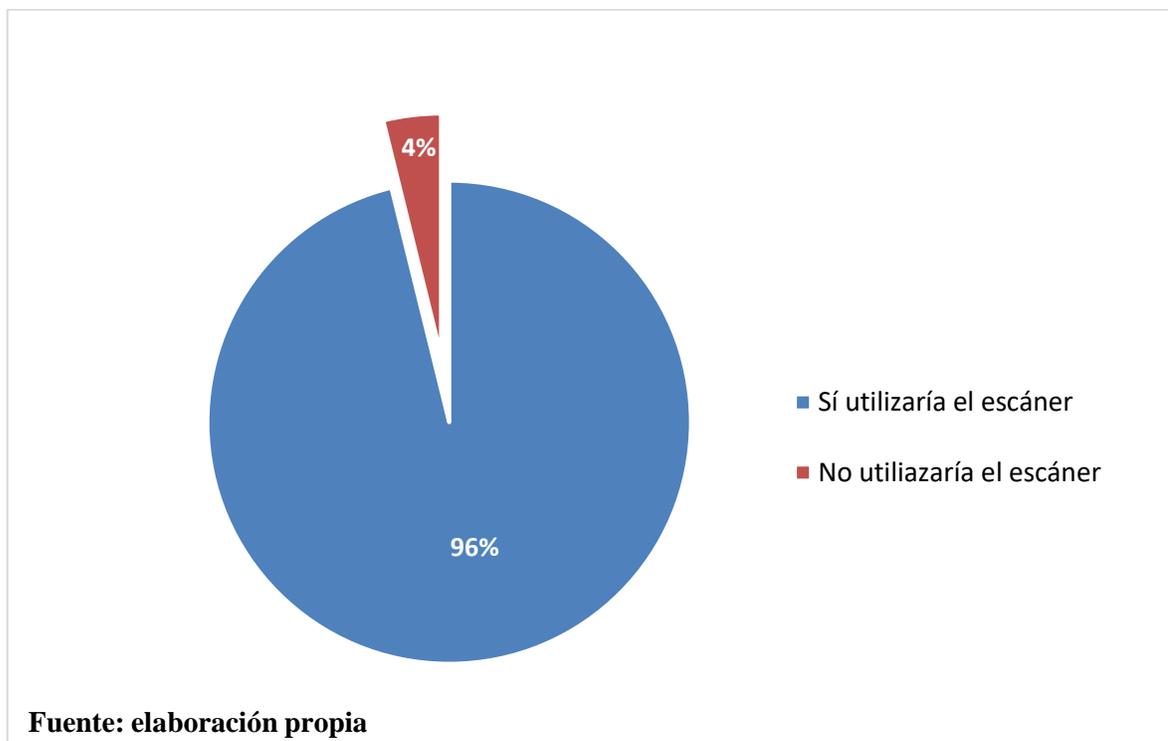
La Terminal de contenedores de Moín cuenta con un novedoso escáner que permite la revisión de toda la carga que está dentro del contenedor, el mismo no se encuentra en uso todavía por lo que se planteó a los exportadores de piña si utilizarían el escáner para dar mayor seguridad a sus clientes. A continuación, en el *grafico 10* se refleja mediante porcentajes los resultados obtenidos.

En los últimos años, el país se ha convertido en un verdadero *hub*⁴ para el narcotráfico, lamentablemente el comercio internacional se ha visto envuelto en este tema, por lo que se formuló el cuestionamiento de si era obligatorio el uso del escáner para los contenedores que serán exportados con piña fresca; el 96% de las empresas ha contestado

⁴ Hub: es un lugar donde se reúnen las cargas de mercancías, con la finalidad de ser redistribuidas. Centro de operaciones.

de forma positiva aludiendo que es necesario el escaneo de la mercancía, pero que el cobro generado por el uso del escáner debería ser asumido en su totalidad por la TCM o un cobro compartido entre el exportador y la terminal.

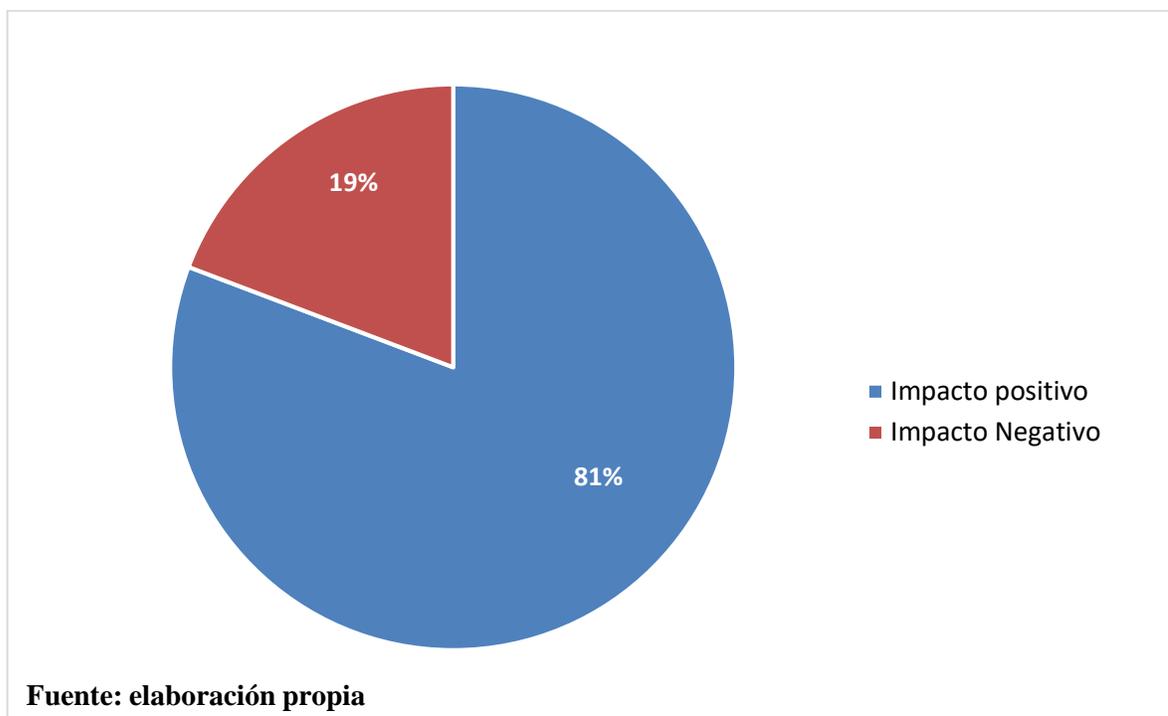
Gráfico 10. Uso del escáner por parte de las empresas exportadoras del cantón de San Carlos para la revisión de los contenedores de piña fresca. Periodo 2018



4.3.14. Impacto de la TCM en la logística de exportación de la piña fresca.

La pregunta de cierre del cuestionario envuelve todo el conflicto que se ha desarrollado en esta investigación, debatiendo si la TCM ha tenido un impacto positivo o negativo en la logística de exportación de la piña fresca, específicamente en el cantón de San Carlos. En el *gráfico 11* se pueden observar mediante porcentajes los resultados obtenidos.

Gráfico 11. Tipo de impacto generado desde el inicio de operaciones de la Terminal de contenedores de Moín en la logística de las empresas exportadoras de piña fresca en el cantón de San Carlos. Periodo 2018



La oposición ha sido poca, solo el 19% de las empresas consultadas han expresado su negatividad hacia la apertura de la terminal, el 81% restante ha confirmado que la TCM ha aumentado la eficiencia portuaria del país, además, cavilan que a un futuro próximo representará una gran oportunidad para acceder a otros mercados.

A pesar de la respuesta positiva obtenida, también se recabaron algunos aspectos negativos que se espera mejoren con la evolución de la terminal, entre ellos:

- Especulan acerca del impacto social que pudo tener la TCM en la provincia de Limón, como consecuencia de la entrada en operaciones de la terminal se cerraron algunas empresas dejando sin trabajo a un sector vulnerable.
- A pesar de que la TCM ha sido muy transparente en cuanto a los temas de los importes por el uso de la terminal facilitando una lista a sus usuarios, las

navieras han incrementado sus costos operativos afirmando que han sido impuestos por APM Terminals a causa de esto, los exportadores exigen una revisión de los costos que permita establecer tarifas únicas y razonables.

- Solicitan una mejora en el sistema de citas haciendo referencia a las largas filas en la entrega de los contenedores a la terminal, incurriendo en gastos de combustible porque al ser una carga refrigerada el termostato debe estar encendido para mantener la carga en la temperatura adecuada.

Los datos expuestos anteriormente mediante todos los gráficos y tablas permiten establecer un proceso logístico más global, que inicia con la estimación de la fruta, esto comprende la producción de piña en las fincas y su comercialización; además, se pudo notar que muchas de las labores son realizadas por un tercero, como es el caso del transporte interno y los trámites aduanales. Un agente muy importante involucrado en este proceso son las navieras, las cuales designan los espacios dentro del buque para la exportación de la fruta y, finalmente, la Terminal de contenedores de Moín, donde son entregadas las unidades para su despacho al país de destino.

Debido a la injerencia que tiene el transportista, las agencias aduanales y las navieras se les consultó su criterio acerca del impacto que generó la TCM en la logística de la piña fresca, a lo que respondieron lo siguiente:

- Navieras (CMA CGM - Mediterranean Shipping Company MSC): su respuesta fue positiva, para las compañías navieras se dio una reducción en costos, debido a que no se tienen que usar otras instalaciones como los predios para el retiro y entrega de unidades. Se eliminó el trabajo contra barco que permitía entregar unidades, aunque el vapor estuviera operando, ayudó notablemente a tener un

mejor orden además, se materializó en un aminoramiento significativo de costos, porque no se deben hacer movimientos extras para esperar unidades que no estaban a la hora del corte de entrega.

- Agencias aduanales (Sociaco Logistics, Humberto Álvarez): la respuesta de las agencias aduanales también fue positiva, debido a que se presentó una disminución de dinero y tiempo, porque los DUAS de exportación ya no deben imprimirse, sellarse y luego entregarlos en las navieras, gracias a la sistematización de la TCM solamente se digitan en el sistema informático del servicio de aduanas (TICA).
- Transporte Refrigerado (THL, Transportes Grantt): en el caso de los transportistas, la respuesta fue totalmente negativa, sintiéndose el sector más afectado desde la apertura de la TCM, indican que los tiempos de entrega de las unidades es muy extenso, que el sistema de citas no es totalmente funcional, y que no ven ninguna solución a futuro además, que las pérdidas económicas van en aumento por el gasto excesivo de combustible al tener el termostato en funcionamiento mientras esperan la entrega de los contenedores.

4.4. Presentación del objetivo 4 (propuesta)

Propuesta sobre los cambios desde la perspectiva logística que se darán con la entrada en operación de la terminal de contenedores de Moín.

La propuesta sugerida en el cuadro de variables corresponde a una tabla comparativa que permitiera reflejar de forma estructurada las debilidades y fortalezas de las empresas exportadoras de piña fresca en San Carlos, como consecuencia de la apertura de la terminal de contenedores de Moín.

Durante el desarrollo del estudio, se notó que, a pesar de que las empresa tienen muchas debilidades por la falta de ordenamiento en el área logística, por estar acostumbrados a la ineficiente operación de los puertos de Moín y Limón, también tienen muchas interrogantes y disconformidades respecto a la TCM; como consecuencia a esta situación, además de plantear un cuadro comparativo, se sugiere una mesa de negociación que permita un acercamiento entre los sectores que se consideran más afectados, en este caso el sector exportador de piña fresca de San Carlos y el representante de las compañías que suplen el servicio de transporte interno.

Se propone tratar los temas que serán descritos en el cuadro 4, con el objetivo de evacuar todas las dudas que pueda haber por falta de información o capacitación, así como las fortalezas de los procesos que resultan eficientes para la operación logística y proponer estrategias que puedan beneficiar a todos los actores involucrados. También se considera pertinente que el ente regulador en esta negociación sea el Ministerio de Comercio u otra entidad que no sea partidaria de ninguno de los sectores, la cual tenga como objetivo buscar el bien común de todas las partes.

Cuadro 4

Cuadro comparativo sobre las fortalezas y debilidades de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos relacionadas con la entrada en operación de la terminal de contenedores de Moín (TCM)

Variable	Fortalezas	Debilidades
Inicio del proceso logístico	La TCM opera con horarios más exactos, con el fin de tener mayor control del sistema logístico tanto para navieras como exportadores y transportistas.	<ul style="list-style-type: none"> • La TCM trabaja bajo estándares similares en todas sus operaciones portuarias alrededor del mundo, por lo que los exportadores consideran que los tiempos de entrega utilizados son un poco rígidos para el caso del tratamiento de la piña fresca. • Por otro lado, la mala planificación en las empresas, al no tener del todo claro cuándo inicia el proceso logístico, provoca algunos desfases que podrían ser la consecuencia de que los contenedores no sean entregados a tiempo.
Funcionamiento de la TCM, servicios y facilidades extras.	El hecho de que la terminal cuente con tantos servicios y facilidades dentro del mismo precinto asegura que la carga no será manipulada por agentes externos que puedan provocar daños o pérdida de esta.	Existe desinformación de los servicios que ofrece la terminal, muchos exportadores consideran que son “caros”, a pesar de que no los han usado. Estas aseveraciones se dan por la falta de capacitación que hubo en torno a la TCM, debido a esto se propone la mesa de reunión teniendo como fin aclarar cualquier duda por parte de los clientes que son los exportadores y que le permita a APM TERMINALS como empresa concesionaria de la terminal poner a disposición todos sus servicios de manera más clara.
Transporte interno y sistema de citas	La gestión de despacho de contenedores vacíos y entrega de contenedores cargados en los puertos de Moín y Limón se llevaba a cabo de una forma muy desorganizada. El sistema de citas elaborado por la TCM permite saber con antelación la persona	Desde otro punto de vista, el sistema de citas según el transportista interno no está siendo del todo eficiente, porque la espera para la entrega del contenedor es realmente larga y al ser una carga refrigerada, no se puede interrumpir la cadena de frío, ya que provocaría un problema de calidad para la mercancía, a causa de esto, el termostato tiene que estar encendido todo el tiempo provocando un gasto de combustible extra.

	que ingresará a la terminal, así como la descripción y peso de la mercancía.	
Servicios aduanales	Así como los contenedores deben ser entregados 12 horas antes de iniciar la operación del barco, sucede lo mismo con la emisión de los DUAS, los mismos deben verse reflejados en TICA 10 horas antes de iniciar la operación, lo que asegura que la carga será embarcada. Todos estos mecanismos tienen como fin operar los buques de una forma más estructurada.	Esta variable no tiene aspectos negativos, solo se sugiere que los exportadores tengan mayor conocimiento y control sobre los trámites aduanales, estos son realizados por un tercero que es una agencia aduanal, sobre quien está cayendo toda la responsabilidad en caso de que un DUA no sea emitido dentro del tiempo establecido.
Pérdidas económicas	La TCM ha sido clara sobre el no cumplimiento de los horarios establecidos para el retiro y entrega de unidades, con el objetivo de cambiar la mentalidad sobre la operatividad de un puerto. Los más beneficiados con este aspecto han sido las navieras, quienes pueden trabajar con una ventana de atraque del buque más	Los exportadores han hecho saber su descontento por las pérdidas monetarias incurridas desde el inicio de operaciones de la TCM. Al cambiar toda la estructura logística, ha provocado que muchos de los contenedores no lleguen a tiempo a la operación, incurriendo en costos por solicitar una llegada tardía a la terminal, misma que en todos los casos no es aprobada y en caso de ser permitida, tiene un costo de \$150. Así mismo, si el contenedor no logra ser embarcado, debe ser cargado en el barco más próximo, sumando más gastos por electricidades y también posibles problemas de calidad.

	segura y ya no tienen costos extras por esperar contenedores contra barco, o sea que no llegaron a tiempo a la operación.	
Inversión	La concesión de la construcción y administración de la terminal de contenedores de Limón ha sido el proyecto con más valor financiero que se ha gestionado en el país, augurando un desarrollo creciente para la eficiencia portuario.	A pesar del aspecto positivo antes mencionado, existen una serie de cuestionamientos por parte del sector exportador y de transporte de mercancías comerciales acerca del desempleo que se ha creado en la provincia de limón por el cese de funciones de algunas empresas, este tema sobre desarrollo social no está del todo involucrado en la investigación, pero se trae a colación para la mesa de negociación porque se considera

Fuente: elaboración propia.

Capítulo V. Conclusiones

Dentro del análisis expuesto anteriormente, se puede percibir el impacto que ha tenido la producción de piña fresca en la zona, convirtiendo al cantón de San Carlos en uno de sus mayores productores y exportadores. Esto ha representado un verdadero reto para el cantón que también ha decidido incursionar en otros mercados al comercializar piña procesada.

Pero la exportación de piña fresca no solo consiste en la producción, sino que esta sea de buena calidad y óptima para los mercados internacionales; también el aspecto logístico juega un papel muy importante a causa de que es el puente entre Costa Rica y el exterior. En los últimos años, el país ha tenido un rezago muy significativo por la deficiencia de la infraestructura portuaria, lo que provocaba que los buques que podían ingresar al país fueran bastante obsoletos y que la operación se extendiera por muchas horas, inclusive más de un día.

Es así como en 2011 se le otorga una concesión para construir, financiar, diseñar y operar una nueva terminal de contenedores en Limón, a la transnacional APM TERMINALS durante 33 años, proponiendo una estructura portuaria más grande, ágil y segura. En 2015, arranca la edificación de la terminal iniciando con la construcción de un rompeolas y un dragado más profundo que permitiría el ingreso de barcos cuatro veces más grandes a los que se reciben en los puertos de Moín y Limón.

Para el 2018, ingresan las primeras grúas Post Panamax y para finales de este mismo año, inician con la operación de algunos buques; para el primer trimestre del 2019 toman el control total de las mercancías que salen por los puertos de Limón, pero el proyecto ha estado lleno de desafíos tanto para Terminal de Contenedores de Moín (TCM) como para los exportadores costarricenses que han tenido que pasar de una logística lenta

con muchas impresiones a una más exacta con horarios determinados y con una serie de requisitos que deben cumplirse al pie de la letra para hacer uso de la nueva terminal.

A pesar de estos cambios que todas las empresas exportadoras deben cumplir para enviar sus mercancías al exterior, la investigación desarrollada arroja resultados muy positivos, donde la mayoría de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos han logrado incorporarse a este nuevo sistema, aclarando que no todas tienen el conocimiento correspondiente sobre el funcionamiento de la nueva terminal, esto debido a que muchas de estas compañías realizan trabajos con terceros y ellos son los que prácticamente confeccionan la mayoría de los trámites para así cumplir con los requisitos que pide la TCM. Además, agregan que la falta de capacitación ha provocado que todos los actores involucrados en el proceso logístico no estén trabajando sobre la misma línea.

Capítulo VI. Recomendaciones

Frente a la evidencia recaudada sobre la oferta exportable, se encontraron algunos aspectos perjudiciales para el sector exportador de piña fresca, si bien es cierto, San Carlos es uno de los proveedores de piña más importante del país, mucha de la oferta viene de una sola compañía, estas grandes transnacionales absorben todo el mercado provocando así un monopolio que afecta directamente a los pequeños productores que se vieron obligados a vender sus fincas o a fusionarse con otras empresas para salir adelante.

Teniendo en cuenta que la investigación no está fundamentada en la competencia justa, pero esta afectó el desarrollo de la misma por la disminución en la cantidad de empresas exportadoras de piña fresca como sujeto de estudio, se cree necesario sugerir una mayor injerencia de las entidades gubernamentales y privadas, como la Promotora de Comercio de Costa Rica (PROCOMER), el Ministerio de Comercio del país y las cámaras comerciales pertinentes, con el objetivo de tener un mayor control sobre la producción y comercialización de la fruta; además, brindar herramientas accesibles que le permitan a los exportadores ser más competitivos en el área productiva, logística y tecnológica.

En cuanto a lo abordado anteriormente, el proyecto de la nueva Terminal de Contenedores de Moín (TCM), con su entrada en operaciones, recientemente ha logrado generar tanto impactos positivos como negativos para muchos de los actores involucrados en este proceso; uno de ellos es la falta de conocimiento y capacitación sobre el funcionamiento, operación, servicios, facilidades, requisitos, multas, beneficios, entre otros, que poseen las empresas exportadoras sobre operatividad de la TCM.

Debido a esta deficiencia que presenta el sector exportador de piña fresca, se propone gestionar una mesa de reunión que permita aclarar cualquier duda por parte de los

clientes que son los exportadores y que le facilite a APM TERMINALS como empresa concesionaria de la terminal poner a disposición todos sus servicios de manera más clara.

También se recomienda a todos los actores involucrados en este proceso logístico, principalmente a las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos, buscar los mecanismos para obtener mayor información sobre las funciones, derechos y deberes de todas las empresas, entidades y cualquier sujeto involucrado en el proceso, permitiendo un mayor control y conocimiento sobre los requisitos, regulaciones y funcionamiento de la terminal evitando inconvenientes, pérdidas monetarias o cualquier otro tipo de impedimento que menoscabe el sistema logístico y la exportación de la piña fresca en general.

Bibliografía

- Agropedia. (2016). *El Cultivo de la Piña*. Recuperado de <https://agrotendencia.tv/agropedia/el-cultivo-de-la-pina/>
- Amador, Á. (2015). *¿Qué es una terminal portuaria? Un estudio por sistemas*. Recuperado de <http://masqueingenieria.com/blog/que-es-una-terminal-portuaria/>
- APM TERMINALS MOIN S.A. (2016). *Información*. Recuperado de <http://www.apmterminals.com/es/operations/latin-america/moin/information>
- APM TERMINALS. (s.f.). *Quiénes Somos*. Recuperado de <https://www.apmterminalscallao.com.pe/default.aspx?id=13&articulo=1>
- Arauz, L. (Julio 2017). De piña y ambiente. *San Carlos Al Día*. Recuperado de <https://www.sancarlosaldia.com/actualidad/125-de-pina-y-ambiente.html>
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1998). *Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos, Ley N° 7762*. Recuperado de <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/legislacion/LEY%20GENERAL%20DE%20CONCESION%20DE%20OBRAS%20PUBLICAS%20CON%20SERVICIOS%20PUBLICOS-1.pdf>
- Banco Mundial. (2017). *Índice de competitividad global de Costa Rica*. Recuperado de <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/countryeconomy-profiles/#economy=CRI>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación* (3ª ed.). Colombia: Pearson.
- Berumen, S. (2006). *Competitividad y Desarrollo Local en la Economía Global*. España: ESIC.
- Cámara Nacional de Exportadores y Productores de Piña. (s.f.). *Historia*. Recuperado de <http://canapep.com/historia/>

- CANAPEP. (2016). *Estadística*. Recuperado de <http://canapep.com/estadisticas/>
- Canitrot, L. y García, N. (2012). *La Logística como herramienta para la competitividad*.
Recuperado de <http://www.camarco.org.ar/File/GetPublicFile?id=1061>
- Castellos, J. (2007). *La piña, una fruta para la exportación*. Recuperado de <http://hoy.com.do/la-pina-una-fruta-para-la-exportacion/>
- Castro, A. (2008). *Manual de Exportaciones La Exportación en Colombia*. Recuperado de https://books.google.co.cr/books?id=Frss6jph2nAC&pg=PA109&dq=que+es+exportar&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwj_p73w0cTOAhXKkx4KHcrUD6YQ6AEIJTA#v=onepage&q=que%20es%20exportar&f=false
- Central América data. (2018). *Exportación de piña crece 14%*. Recuperado de https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Centroamerica_Exportacin_de_pia_crece_14.
- Cerrato, I. (2013). *Estudio de Mercado para la Comercialización de Piña MD2*.
Recuperado de <http://pronagro.sag.gob.hn/dmsdocument/3357>
- Consejo Nacional de Concesiones. (2010). *Cartel de Licitación para la Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de la Terminal de Contenedores en Puerto Moín*.
Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Documents/UTN/Tesis/AP%20TERMINALS%20MOIN/Cartel%20de%20licitacion%20de%20concesion%20de%20obras%20publicas%20para%20el%20T%20CM.pdf>
- Consejo Nacional de Concesiones. (2015a). *Descripción del Proyecto Terminal de Contenedores*. Recuperado de

<http://www.cnc.go.cr/content/documentos/contenidos%20TCM/DESCRIPCION%20TCM.pdf>

Consejo Nacional de Concesiones. (2015b). *Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación, y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín*. Recuperado de <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/contenidos%20TCM/Contrato%20final%20TCM.pdf>

Corrales, Y. (2008). *Diseño de cuestionarios para recolección de datos*. Recuperado de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/educacion/revista/n36/art08.pdf>

Definición ABC. (s.f.). *Definición de empresa*. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/economia/empresa.php>

Dzul, M. (s.f.). *Los enfoques en la Investigación Científica*. Recuperado de http://www.uaeh.edu.mx/docencia/VI_Presentaciones/licenciatura_en_mercadotecnia/fundamentos_de_metodologia_investigacion/PRES39.pdf

Ecoagricultor. (s.f.). *Piña o ananá, beneficios y propiedades nutricionales*. Recuperado de <http://www.ecoagricultor.com/propiedades-nutricionales-y-medicinales-de-la-pina/>

Español Oxford Living Dictionaries. (s.f.). *Impacto*. Recuperado de <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/impacto>.

Fernández, E., Montes, J. y Vázquez, C. (1997). *La Competitividad de la Empresa. Un enfoque basado en la teoría de recursos*. España: Universidad de Oviedo.

Fingermann, H. (2010). *Los cuadros comparativos*. Recuperado de <http://educacion.laguia2000.com/estrategias-didacticas/los-cuadros-comparativos>

- García, M., Martínez, C., Martín, N. y Sánchez, L. (s.f.). *La Entrevista*. Recuperado de [https://uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Met_Inves_Avan/Presentaciones/Entravista_\(trabajo\).pdf](https://uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Met_Inves_Avan/Presentaciones/Entravista_(trabajo).pdf)
- García, T. (s.f.). *El cuestionario como instrumento de investigación/evaluación*. Recuperado de http://www.univsantana.com/sociologia/El_Cuestionario.pdf
- Google Maps. (2016). *San Carlos, Alajuela, Costa Rica*. Recuperado de <https://www.google.es/maps/place/Alajuela,+San+Carlos,+Costa+Rica/@10.6211563,-84.7866528,10z/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x8fa077e881828f4f:0xea6f02d26460f2fc!8m2!3d10.6590277!4d-84.3542049>
- Hernández R., Fernández C. y Baptista P. (s.f.). *Metodología de la investigación*. Recuperado de [file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/microsoft.windowscommunicationsapps_8wekyb3d8bbwe/LocalState/Files/S0/474/02%20-%20Metodología%20de%20la%20investigación,%205ta%20Edición%20-%20Sampieri \[497\].pdf](file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/microsoft.windowscommunicationsapps_8wekyb3d8bbwe/LocalState/Files/S0/474/02%20-%20Metodología%20de%20la%20investigación,%205ta%20Edición%20-%20Sampieri%20[497].pdf)
- Herrera, L. (2014). Obras para megapuerto en Moín se inician en un mes. *La Nación*. Recuperado de http://www.nacion.com/nacional/infraestructura/Obras-megapuerto-Moin-inician- mes_0_1458054240.html
- La Nación. (2013). *Y ¿la infraestructura portuaria?* Recuperado de <https://www.nacion.com/opinion/foros/ylainfraestructuraportuaria/2NSOSKYKHZBLHK2LMQIFC5RUV4/story/>
- López, F. (2009). *La empresa explicada de forma sencilla*. Recuperado de <https://books.google.co.cr/books?id=8QqIGLF7txsC&pg=PA27&dq=que+es+una+>

empresa&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=que%20es%20una%20empres
a&f=false

Málaga, J. Vera, G. y Oliveros, R. (2008). *Tipos, Método y Estrategias de Investigación Científica*. Recuperado de http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/articulos/imarpe/oceanografia/adj_modela_pa-5-145-tam-2008-investig.pdf

Ministerio de Agricultura y Ganadería. (2010). *Sector agropecuario cadena productiva de piña políticas y acciones*. Recuperado de <http://www.infoagro.go.cr/MarcoInstitucional/Documents/Politica-Pi%C3%B1a.pdf>

Ministerio de Economía, Industria y Comercio. (2013). *Agenda de Competitividad para la Región Huetar Norte: Caracterización Socioeconómica de la Región Huetar Norte*. Recuperado de <https://www.munisc.go.cr/documentos/NuestraMunicipalidad/Caracterizaci%C3%B3n%20Socioecon%C3%B3mica%20de%20la%20Regi%C3%B3n%20Huetar%20Norte.pdf>

Moreno, M. (2000). *Introducción a la Metodología de la Investigación Educativa II*. Recuperado de https://books.google.co.cr/books?id=15t_h9QddksC&pg=PA35&dq=instrumentos+de+recoleccion+de+datos&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=instrumentos%20de%20recoleccion%20de%20datos&f=false

Municipalidad de Sunchales. (s.f.). *Oferta Exportable*. Recuperado de <http://www.sunchales.gov.ar/MicroSitio/gestion-detalle.aspx?id=110>

- Real Academia Española. (s.f.). *Diccionario de la Lengua Española*. Recuperado de <http://dle.rae.es/?id=W6xh4wt>
- Región de Murcia Digital. (s.f.). *Piña*. Recuperado de http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,543,m,2715&r=ReP-23785-DETALLE_REPORTAJESPADRE
- Rodríguez, J. (s.f.). *El proyecto de puerto para contenedores de Limón-Moín, Costa Rica*. Recuperado de <http://logisticsportal.iadb.org/node/2428>
- Rodríguez, D. Cruz, C. y Lam, F. (2009). *Logística para la Exportación de Productos Agrícolas, Frescos y Procesados*. Recuperado de <http://www.sidalc.net/repdoc/A5293e/A5293e.pdf>
- Saurí, S. (2002). *Descripción de la terminal de contenedores*. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6271/05.pdf?>
- Sudjarwadi. (2011). *Estudio y Análisis Económico*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/news_s/news11_s/rese_03oct11_s.htm#_ftnref1
- Tamayo, M. (2004). *El proceso de la Investigación Científica* (4ª ed.). México: Limusa.
- The Free Dictionary. (s.f.). *Propuesta*. Recuperado de <http://es.thefreedictionary.com/propuesta>
- Uniban. (s.f.). *Piña MD2*. Recuperado de http://www.uniban.com/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=490&lang=es
- Universidad de Antioquía. (s.f.). *Logística Competitiva*. Recuperado de <http://jaibana.udea.edu.co/grupos/logistica/Modelo%20de%20Referencia.htm>
- Ventura, S. (s.f.). *Qué es la Exportación*. Recuperado de <http://www.gestion.org/estrategia-empresarial/comercio-internacional/5666/que-es-la-exportacion/>

Anexo. Cuestionario aplicado

Grado: Licenciatura

Carrera: Comercio Exterior

Trabajo Final de Graduación (TFG)

Estimado (a) participante:

El presente cuestionario tiene como finalidad conocer el proceso logístico de las empresas exportadoras de piña fresca del cantón de San Carlos con base en el funcionamiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). Por lo cual solicitamos muy respetuosamente contestar las siguientes preguntas, las respuestas serán anónimas y confidenciales. Marque con una (X) la respuesta que considere más adecuada. Gracias por su participación.

1. ¿Qué tipo de actividad realiza la empresa? (si elige la casilla productor se da por terminado el cuestionario)

- Productor
- Productor/Exportador
- Comercializador

2 ¿Vende la empresa algún producto procesado a base de piña?

- SÍ (Describa el producto)
- NO

3. ¿Además de piña fresca, vende otro tipo de producto (frutas o tubérculos)?

- SÍ (Especifique)
- NO

4 ¿Qué labor realiza dentro de la empresa?

- Exportación
- Logística
- Comercialización

5. Teniendo en consideración el funcionamiento de la empresa, ¿cuándo considera usted que inicia el proceso logístico para la exportación?

- Cuando se estima la fruta para su venta.
- Cuando el cliente envía la solicitud de compra.
- Cuando se solicita los espacios (contenedores) a las navieras.

6. ¿Cuántos contenedores son exportados por semana? Elegir porcentaje.
- 10 a 20 contenedores por semana.
 - 30 a 40 contenedores por semana.
 - 45 contenedores en adelante.
7. ¿En relación con el proceso logístico de la empresa, utilizan transportista propio o un tercero?
- Propio
 - Tercero
 - Ambos
8. ¿Conoce acerca del funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín?
- SÍ
 - NO (Si su respuesta es NO, pasar a la pregunta 10)
9. ¿Recibió alguna capacitación sobre la operatividad de la Terminal de Contenedores de Moín?
- SÍ
 - NO (Si la respuesta es NO, pasar a pregunta 11)
10. ¿La capacitación recibida fue por parte de la empresa o un agente externo?
- Empresa
 - Otro (Indicar nombre de la organización)
11. ¿Tiene conocimiento sobre el procedimiento del sistema de citas de la Terminal de Contenedores de Moín para transporte terrestre?
- SÍ
 - NO
12. ¿Realiza la empresa los procedimientos aduanales para la exportación o utiliza un tercero?
- Propio
 - Tercero (agencia aduanal)
13. ¿Conoce usted los requisitos de la Terminal de Contenedores de Moín en relación con la emisión de DUAS?
- SÍ
 - NO

14. ¿Conoce los servicios y facilidades extras que ofrece la Terminal de Contenedores de Moín a los exportadores?

- SÍ
 NO

15. ¿Ha tenido la empresa que invertir en nuevo personal o procesos desde la entrada en operaciones de la Terminal de Contenedores de Moín?

- SÍ
 NO

16. ¿La empresa ha tenido alguna pérdida monetaria debido al no cumplimiento de los horarios de la Terminal de Contenedores de Moín?

- SÍ
 NO

17. En los últimos meses, se presentaron algunos casos de narcotráfico en el sector exportador, ¿considera usted que el uso del escáner debería ser obligatorio, aunque este represente un costo extra?

- SÍ
 NO

18. ¿Considera usted que la Terminal de Contenedores de Moín generó un impacto positivo al proceso logístico de exportación de piña fresca? ¿Por qué?

- SÍ
 NO