

Vialidad del transporte férreo de San José a Caldera y su impacto a las empresas que comercializan sus productos por la zona pacífica

Fernelly Fallas C, ULACIT

2016

Resumen

El siguiente artículo científico se basa en que existe una idea entre muchas, el cual es crear un sistema de transporte logístico en los próximos años. Esta iniciativa la realizó el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes y es llamado Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011 – 2035. Es impulsado por medio del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) e INCOFER. La parte que se toma es la vía férrea que se traza desde San José a Puerto Caldera, para satisfacer las necesidades logísticas de las diferentes empresas del Gran Área Metropolitana.

El desarrollo industrial en Costa Rica ha venido creciendo rápidamente, y este estudio evalúa si este tipo de transporte podría venir a mejorar las exportaciones de diferentes empresas que comercializan sus productos hacia mercados internacionales y a través de una muestra de exportadores se conoce su perspectiva en materia económica de tiempos y posibles impactos que generarían en sus empresas.

Los objetivos fueron enfocados en poder determinar la viabilidad que este transporte puede traer, tales como: beneficios, posibles rentabilidades e impactos comerciales positivos hacia los exportadores.

Con respecto al estudio se aplica una investigación de tipo exploratoria ya que se está informado un fenómeno en un momento determinado, para así poder explorar y ahondar más en el tema.

La población investigada fueron empresas del sector privado del Gran Área Metropolitana y que se dedican a la exportación. El Instrumento de investigación empleado fue la entrevista, con lo que se logró determinar que los entrevistados reconocen que recuperar el ferrocarril en Costa Rica vendría a colaborar con su logística, que se puedan eliminar intermediarios, también que existen inconvenientes de tipo financiero que afectan en los costos de las mercancías, por

otra parte, más del 80% optarían por tomar el transporte férreo en su logística y una serie de datos importantes que se desarrollan en este trabajo.

Asimismo, como consecuencia de lo investigado, se dan conclusiones y recomendaciones que pueden servir como aporte y conocimiento a este tema que es de interés a nivel nacional.

Palabras claves: Vialidad, impacto, proceso logístico, rentabilidad, beneficio

Abstract

The following scientific article is based on that there is one idea among many, which is to create a logistic system transportation for the next years. This initiative was made by Public Works and Transport Ministry and it is called National Transport plan of Costa Rica 2011 - 2035. It is driven by Foreign Trade Ministry (COMEX) and INCOFER. The part that is taken is the railway that is drawn from San Jose to Puerto Caldera, to meet the logistical needs of different companies in the Greater Metropolitan Area.

The industrial sector in Costa Rica has been growing rapidly, and this study evaluates whether this type of transport could come to improve exports of different companies that market their products to international markets and through a sample of exporters, we will know their perspective in economic matters, timing and possible impacts that would generate in their companies

The objectives were focused on in order to determine the feasibility that this transport can bring, such as: benefits, potential returns and positive business impacts to exporters.

With respect to the study, an exploratory research is applied as it is reported a phenomenon at a given time, in order to explore and delve deeper into the subject.

The population surveyed were private sector companies in the greater metropolitan area and dedicated in exportations. The investigation instrument used was the interview, in which it was determined that respondents recognize that recovering the railroad in Costa Rica will come to collaborate with logistics, which can eliminate intermediaries, also there are problems of a financial nature that affect costs of goods, but on the other hand, over 80% would choose to take the railroad as a transportation for its logistics and a series of important data developed in this work.

Also as a result of this investigation, there are conclusions and recommendations that can serve as input and knowledge to this issue that is of interest at the national level.

Key words: Roads, impact, logistics process, profitability, profit

1. Introducción

El papel del ferrocarril en Costa Rica, actualmente es crucial para poder desarrollar un sistema de carga competente y actualizado, que podría verse como un sistema principal de traslado de mercancías o bien, ser un sistema complementario y que vaya de la mano con el transporte terrestre hacia los puertos o fronteras de nuestro país, diferentes sectores de la población ven la vía férrea como una necesidad del momento desde un plano multimodal, sabiendo que esta Nación, al tener una ventaja competitiva por su situación geográfica, podría ser un puente distribuidor de mercancías en el corredor centroamericano.

De hecho, en el siguiente artículo científico se estará demostrando la viabilidad y beneficios que este transporte puede traer, posibles rentabilidades y resultados comerciales positivos hacia los exportadores, así también, evidencia cómo buscan las empresas ser, día con día, más competentes e innovadoras.

1.1 Justificación

El tema elegido para los negocios internacionales tiene gran relevancia, ya que se puede dar a conocer, los beneficios que este proyecto de viabilidad de transporte férreo puede traer a las empresas del sector privado que comercializan sus productos hacia los mercados extranjeros y utilizan el puerto de Caldera como punto de salida, la importancia comercial que esto representa para ampliar mercados, viene dada por la visión que se tiene y la cual es tratar de convertir a Costa Rica en una plataforma logística que pueda generar tiempos más precisos en el movimiento de cargas. Por ser un proyecto de mucho interés nacional, su realización generaría grandes aportes al poder extenderse a otros sectores, trayendo consigo impactos positivos, tanto a nivel financiero como ambiental, reduciendo así, costos, tiempos y logrando ayudar a las empresas.

1.2 Planteamiento del problema

La inversión extranjera directa, la globalización y las crecientes tecnologías e industrializaciones con las aperturas comerciales, han dado como resultado la creación de nuevas empresas y el nacimiento o transformación de productos para satisfacer la demanda mundial de los consumidores. En la actualidad, existen en Costa Rica diferentes rutas para comercializar los bienes, al igual que para obtener de los socios comerciales los diferentes insumos, materias primas o productos terminados, que estimulan el comercio y la economía, dando un efecto positivo al crecimiento del país.

El aporte del sector férreo en Costa Rica tuvo un peso significativo en sus años de funcionamiento; sin embargo, debido a su poca capacidad de operación y algunos criterios de carácter económico, su retiro y cese de funciones a mediados de los años noventa, el país experimentó un estancamiento comercial.

Para este Estado, la comercialización hacia otros países, específicamente se ve afectada por temas de infraestructura y logística; actualmente, el ferrocarril se encuentra en un estado precario, debido a condiciones de la naturaleza o deterioro normal algunas partes de las líneas del mismo están destruidas o simplemente, desaparecidas, evidentemente con la apertura de una moderna red ferroviaria hacia el puerto del Pacífico se puede buscar un mejoramiento en la reducción de tiempo y costo en los bienes y que beneficie las exportaciones de los productos.

¿Qué aporte brindaría el transporte férreo de San José a Caldera para cierto grupo de empresas que comercializan sus productos por la zona pacífica?

1.3 Objetivos

Objetivo general

Determinar la viabilidad del transporte férreo de San José a Caldera para cierto grupo de empresas privadas del Gran Área Metropolitana o GAM (San José, Alajuela, Heredia y Cartago), que comercializan sus productos por la Zona Pacífica y su impacto en los negocios internacionales.

Objetivos específicos

- Identificar los beneficios para algunas empresas del sector privado que podría tenerse al utilizar el transporte férreo, para poder incrementar su nivel de competitividad.
- Determinar la rentabilidad que puede generar a las empresas, la logística de sus productos en la ruta San José a Caldera, a fin de reducir los costos que se incurren en la trazabilidad de las cargas.
- Identificar el impacto comercial que podría generar a los exportadores, la utilización del transporte férreo en la ruta San José a Caldera, con el fin de acortar los tiempos de tránsito cuando sus mercancías sean exportadas.

2. Revisión bibliográfica

La evaluación para implementar un sistema férreo en Costa Rica, el mejoramiento de la infraestructura y ser competentes en los movimientos de las cargas que se exportan, viene desde una perspectiva logística de simplificar el ruteo de los productos hacia los puertos.

Entre las opciones que se presentan y que suenan en los medios está, el canal seco en el cual el Ministerio de Obras Públicas y Transportes estudia el caso y sería una vía ferroviaria de 320 kilómetros y transportaría carga entre el Caribe y el Pacífico (Bosque, 2016)

Por otra parte, está también sobre la mesa, reactivar el tren de carga entre la capital y la provincia de Limón, mantener los derechos de vías existentes, reducir los embotellamientos y la contaminación son parte de querer llevar a cabo ese proyecto, según lo explica Miguel Carabaguíaz, presidente del Incofer (Herrera, 2013)

Así también, el tren urbano vino como un modo alternativo de transporte para descongestionar el caos vial que se vive en la ciudad a diario, se habla de que Costa Rica le urge hacer una inversión para el fomento de ese tipo de transporte, ya que es altamente rentable para minimizar tiempos de movilidad e integrar los modos de transporte (Vargas, 2015)

Se tiene plena conciencia que a los sistemas férreos no se les ha dado el cuidado, la atención requerida ni las herramientas necesarias para poder modernizar el sistema de trenes, en su momento cuando había transporte de carga de manera férrea, este se utilizaba, pero no a un punto deseable, quizás porque no había tanto vehículo como hay actualmente, a las carreteras no se les divisaba su desgaste y el tren al Pacífico solo trabajaba en una sola vía, ya que el mismo iba a Caldera

vacío y regresaba con carga, las exportaciones no estaban tan estimuladas como lo están en el momento (Bolaños, 2016)

Se demuestra que la necesidad del tren es inmediata, se ve que el movimiento de pasajeros en las provincias ha sido un respiro para el GAM, pero que la reactivación del sistema hacia los puertos, tanto de pasajeros como de carga es inminente, es la solución para muchos dolores de cabeza que sufre el país, puede traer oportunidades de negocio en los diferentes sectores de Costa Rica, las Zonas Francas situadas en las afueras de San José tendrían mayor nivel competitivo en despachar sus mercancías, puede generar empleos y subir el nivel de vida de las personas. (González, 2014)

El actual Gobierno quiere intensificar el seguimiento para el tema férreo, se anda tras un proyecto de ley para el tren eléctrico, pero sin el presupuesto necesario, lo que se busca es fortalecer al Incofer para crear el transporte férreo interurbano y poder darle rienda suelta al transporte de carga hacia los puertos, se planea buscar otros tipos de financiamientos como fideicomisos o endeudamiento de la entidad y ver la factibilidad de arrancar en el 2018 (Madrigal, 2016)

Existe una ley llamada Ley del Fortalecimiento del Incofer, en la cual se explica la situación actual en el Gran Área Metropolitana, el congestionamiento vial, el exceso de vehículos y el movimiento de cargas hacia los puertos, se necesita fortalecer la Institución, acondicionar y ampliar la infraestructura férrea, nuevas contrataciones, controlar y darle seguimiento al tráfico, así también el mantenimiento debido a todo el proceso, se piensa también por la parte ambiental, la cara factura que se paga por los combustibles y más el daño al medio con la contaminación es alarmante. (Villalta, y otros, 2011)

En el Plan Nacional de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se plasma realmente la situación que se tiene en la infraestructura y situación ferroviaria actual, cita lo siguiente:

Con el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) ha decidido apostar abiertamente por la planificación del sistema de transportes a corto, medio y largo plazo. Con ello se dota de un instrumento para asegurar la modernización y adecuación de todas las redes de transporte a las necesidades del país. El MOPT asume el compromiso público de liderar y ejecutar las políticas y actuaciones en materia de transporte, en las que el marco legal vigente le otorga sus competencias. Este PNT conforma el elemento sobre el que se sustenta este compromiso. (MOPT, 2011)

En la página 210 de dicho plan, apartado 7.6.4, llamado Corredor Valle Central – Puerto Caldera, es un desarrollo progresivo del tramo ferroviario de la capital hacia ese puerto con una elaboración y aprobación de estudios realizados y programación para definir los tramos de construcción, en la cual se haría por medio de licitación a un horizonte del 2018 a 2035, iniciando en 2016 con una intensidad de 20 años (MOPT, Plan Nacional de Transportes, 2011)

Por otra parte, en el apartado 9.1.6, llamado Ferrocarril, se intensifica la puesta en marcha del sistema férreo por todo el territorio nacional, en la cual se denota el interés de activar esta herramienta para los ramales del ferrocarril, según el estudio se hace bajo tres criterios fundamentales

- Relación con los puertos
- Intermodalidad
- Potencial económico y turístico

Y el orden de prioridad entre los seis tramos anotados, tienen a Valle Central-Puerto Caldera y Ramal Puntarenas, como número uno en conjunto con Río Frío-Moín-Limón y Ramales [Río Frío, Las Claras, Monteverde, Moín Puerto] (MOPT, 2011)

Finalmente, el Ministerio de Comercio Exterior quiere también aportar y en conjunto con el Incofer, desarrollar el plan del tren eléctrico hacia Caldera, se hace acercamiento a ciertas empresas, las cuales están muy interesadas en que se habilite el servicio. Los planes de viabilidad financiera de la obra están en proyecto, de hecho, están en conversaciones con la Sociedad Portuaria de Caldera para conocer demandas del servicio y desplegar estrategias para poner en marcha dicha idea. (Rueda, 2014)

3. Marco metodológico

3.1 Enfoque

Este artículo de investigación por realizar es de carácter cualitativo, sobre una base exploratoria, ya que es un proceso de investigación abierto y participativo, porque no se cuenta con un soporte sobre la estructura del tema, los descubrimientos que se vayan a realizar, serán el resultado de las indagaciones.

La indagación en sí, es un trabajo que tiene como objeto descubrir nuevos conocimientos a partir de un Plan Nacional de Transporte para Costa Rica de 2011 a 2035, impulsado por el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX).

Esto permite tener un panorama claro sobre los posibles impactos que dicho plan pueda tener para las empresas exportadoras, el comercio internacional y los negocios internacionales, razón por la que este método de investigación es la forma mediante la cual, el investigador enrumba el trabajo para poder desarrollar los objetivos perseguidos.

3.2 Tipo de investigación

El artículo de investigación que se realiza es de tipo exploratorio, esta clase de averiguación ayuda a informarse a entender el tema que se desea ampliar para poder conocer acerca del problema que se plantea, se define el siguiente concepto:

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan solo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas". (Sampieri, Collado, & Lucio)

3.3 Población

Anota Gómez Barrantes (2010), con respecto a la población :

...todo estudio o investigación tiene como referencia un conjunto de unidades de estudio o elementos que pueden ser personas, animales, empresas, organizaciones, objetivos, etc. Con el estudio se pretende conocer las características del conjunto y generalizar a todo el los resultados o conclusiones que se obtengan. A este conjunto de unidades de estudio es a lo que se denomina técnicamente en estadística población de estudio o simplemente población. (Gomez, 2010)

Para efectos de esta investigación se considera a la población de empresas privadas del Gran Área Metropolitana o GAM (San José, Alajuela, Heredia y Cartago), que se dedican a la exportación, la cual aproximadamente consta de 466 compañías.

3.4 Muestra

Sampieri, Collado & Lucio indican: *“La muestra es en esencia un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población”*. (p.175) (Sampieri, Collado, & Lucio)

En este trabajo de investigación se utiliza una muestra probabilística, ya que todos los elementos tienen exactamente la misma posibilidad de ser elegidos.

3.5 Tipo de muestra

Aplicado en este estudio científico, se recurre a la aplicación de una muestra aleatoria o al azar de 12 empresas privadas comprendidas en el Gran Área Metropolitana o GAM (San José, Alajuela, Heredia y Cartago), que se dedican a la exportación.

3.6 Instrumento de recolección de datos

El instrumento utilizado para la recolección de datos para este trabajo científico, será la entrevista, porque se permite conocer los diferentes puntos de vista de las personas y el posible impacto hacia las empresas que pueda generar la utilización de ese transporte férreo a Caldera.

5. Resultados del instrumento de investigación

Tal y como se indicó con anterioridad, actualmente la infraestructura en Costa Rica tiene una gran deficiencia y abandono, el sistema férreo se encuentra sumergido en una necesidad de actualización, tanto en sus vías como en sus unidades y sin dejar a un lado, su sistema de funcionamiento.

La eliminación de este método en los años noventa, viene a traer un retraso significativo en la logística de este país, es así como estos resultados y opiniones de una muestra de la jerga exportadora, constituyen el objeto de investigación de este artículo científico y enfocado siempre en conocer los beneficios, la viabilidad de las empresas que actualmente juegan un papel primordial en los negocios internacionales, así como saber las razones que podría impactar una logística diferente, con respecto a la implementación de un transporte férreo para el movimiento de cargas desde el GAM hasta la provincia de Puntarenas, específicamente al puerto de Caldera

Estos resultados dan un panorama más amplio sobre conocer las operaciones logísticas de la zona denominada Gran Área Metropolitana (GAM), para el tratamiento de los diferentes productos, también permite entender que, con un plan férreo, el exportador expone diferentes ideas y oportunidades de crecimiento para sus empresas, siempre pensando en ser más competitivos sin dejar a un lado el ahorro y la economía que puedan obtener o bien, según su estructura no optar por ese nuevo sistema logístico.

Se manifiesta el interés por bajar precios a sus productos si en las operaciones de manejos de cargas existiera un ahorro, ya que al conocer más sobre el tema en algunos casos se habla de hacer cambios en su logística, se tocan puntos propios de la naturaleza de sus productos o bien, como puede ser el acondicionamiento de plataformas, higiene, seguridad y riesgos, entre otros.

El tratamiento de la información para desarrollar la investigación, se obtuvo de primera mano de los sujetos entrevistados. Para ello, se elaboró una encuesta con diez (10) preguntas, estas fueron aplicadas a empresarios del GAM y de compañías exportadoras de diferentes productos.

Se analiza la información recolectada y con ello, se logra interpretar los datos obtenidos, que arrojan información interesante, en la cual se determina que las personas entrevistadas conocen ampliamente las trazabilidades de sus cargas, buscan siempre una mejora continua en sus empresas y tratan de reducir los impactos financieros en los procesos. Es importante recalcar que, con la encuesta aplicada, la viabilidad del transporte férreo en la zona es aceptada, puede ser beneficiosa y rentable para el sector privado y que el impacto comercial puede venir a darle un giro en forma positiva a esos nichos de mercado, dando como resultado que los objetivos que se definieron en este trabajo fueron logrados satisfactoriamente.

Así mismo, el primer punto arroja que un 83,33% de los encuestados aprovecharía la oportunidad de contar con este transporte férreo, ya que esto posiblemente les impactaría favorablemente, en acortar el tiempo para mover sus cargas, por otra parte, se puede ver como una oportunidad, reducir los costos operativos y su logística se vería beneficiada, ya que las cargas podrían viajar más seguras. El otro 16,67% indica que no lo aprovecharía, se ve la posibilidad de que no sea atractivo por el tipo de producto que exporten o bien, porque hacer posibles trasbordos no sería rentable para sus operaciones.

Al hablar sobre si el transporte férreo podría aumentar el volumen de ventas de las empresas en el extranjero, 50% respondió que sí y el 50% reconoció que no lo aumentaría, para este último se cree que algunas empresas ya tienen sus pedidos colocados en un horizonte y con un plazo de tiempo, también que sus niveles productivos están estables por el momento y sus esquemas de ventas los tienen bien controlados, a la vez se capta que el interés que se le toma al flete marítimo

tiene más peso que al flete férreo, en el otro extremo, el otro 50% ve que si se aumentaría el volumen de ventas, su visión puede ser diferente y les gustaría apalancar más sus sistemas de negocios y cabe la posibilidad que revisen sus costos, que vaya en beneficio del trato comercial, también los beneficios en sus propias logísticas traerían un impacto positivo en sus ventas.

Para los puntos tres, cuatro y cinco, en la cual se habla sobre ¿si cambiaría o no su estructura logística para buscar una rentabilidad y si fuera afirmativo cómo la cambiaría?, los resultados indican que 66.67% estuvo de acuerdo en hacerlo.

Por un lado, los constantes problemas que existen en las carreteras de Costa Rica, ya sea por la cantidad excesiva de vehículos, desórdenes viales, mala cultura de los conductores, hacen que las calles sean un verdadero campo de batalla, se anota que con utilizar el transporte férreo se eliminaría el paso por la llamadas presas, como es también importante la no circulación de los equipos por el casco urbano en las horas definidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en la cual con el transporte férreo no se tendría esos problemas, al haber esto un cambio en su logística, la empresa sería más eficiente.

Otro cambio que se anota es, buscar nuevas alianzas con proveedores logísticos, haciendo que beneficie a los clientes en reducción de costos, es importante mencionar que, al incorporar el sistema de tren a la logística de una empresa, un entrevistado anota que se podría hacer cambios es sus instalaciones, ya que se acondicionaría cierta parte para que sea más fácil la carga de los contenedores.

Los intermediarios entorpecen algunas veces los procesos logísticos, al haber un sistema como el que se propone, esto se plasma desde el punto de vista de una de las personas que anota que, reduciendo las figuras en medio de su traslado, buscaría ser más directo y el proceso se vea facilitado para maximizar su actividad, no sin antes buscar mayor valor agregado con las agencias de aduanas,

aquí se denota que las empresas siempre buscan un cambio y al bajar costos se proponen también buscar mejores ofertas con las diferentes navieras, ya que actualmente en el mercado, la competencia es agresiva y con eso se busca que las entregas a los clientes sean más expeditas, otros anotan que primero esperarían la propuesta y según su viabilidad, harían el cambio que se propondría, siempre buscando su propio bienestar.

Se considera también que, al no haber tanto intermediario y manipulación, las recolecciones en planta serían más expeditas y haciendo que se mejore la calidad de supervisión del empaque, el producto y un mayor cuidado en la documentación de exportación para minimizar el impacto de problemas con la Dirección General de Aduanas, no se puede dejar a un lado que, si el proceso en una empresa cambia de manera favorable, la inclusión de flotilla propia o mejorada se vería como una ayuda a la estructura actual.

Por otro lado, la contraparte que es 33,33% de la muestra no lo cambiaría, en algunos casos la estructura está dada por el propio comprador, ya que el término de compra es Ex Works y el exportador no tendría la injerencia sobre el tema; sin embargo, cabe la posibilidad que a futuro se le pueda proponer al cliente escenarios férreos que le puedan dar valor agregado a su compra.

En otros casos, los sistemas de producción propios de la compañía no permitirían que pueda cambiar la estructura, se puede citar un ejemplo de mercancías perecederas, que por su naturaleza, en algunos casos es más factible continuar la manera en que se trabaja, también quedaría una ventana abierta con la posibilidad de que se haga el estudio y pruebas para poderlo cambiar, otro anota que está conforme con su proceso actual, eso quiere decir, que lo tiene bien establecido.

También se indica que su rentabilidad no depende de los costos de transportes, sino de los costos de proceso y cambiar un proceso puede traer

consecuencias negativas a la empresa; finalmente, se cree muy importante lo que un entrevistado anota que el cambiaría su estructura a menos que los cortes en los muelles (cutt off)) establecidos por las navieras sean modificadas, realmente el estudio sería minucioso y no dejaría ningún cabo suelto, ya que se debe analizar toda la trazabilidad y en sus diferentes modalidades para poder llegar a un punto de equilibrio entre exportadores y todos los auxiliares de la función pública y así, tener un resultado de ganar-ganar para todos.

El alza de los combustibles ha traído un impacto negativo a los costos operativos de las empresas, Costa Rica es uno de los países de la región centroamericana que tiene los precios de los hidrocarburos más altos en comparación con el resto del bloque; es por eso que para el punto número seis, un 75% de los encuestados anota que los fletes internos a puerto, actualmente corresponden al rubro que más impacto financiero tiene en sus operaciones logísticas, sumado a eso, también es importante mencionar que cuando hay fluctuaciones en ellos, las rebajas se denotan en los bolsillos de los costarricenses, como sucedió en este año 2016, los transportistas no hacen rebajas a sus clientes y mantienen las tarifas normalmente.

Un 66.67% de las personas ven que los pagos a la agencia de aduanas es otro rubro importante en sus costos, en estos momentos el mercado está muy abierto y la competencia es feroz, no hay regulación de precios y los auxiliares de la función pública cobran sus tarifas a la libre, según su margen de ganancia, es importante saber que generalmente las agencias cobran por trámite y que, si aumenta el volumen de ventas, también el costo y se paga más al auxiliar.

Los fletes marítimos ocupan una tercera posición con un 41.67%, las navieras es otro tema en el cual cada una cobra según su operación y trazabilidad de los buques, es por eso que el flete primordial siempre va a tener un peso relevante en las exportaciones, algunos nichos de mercados son poco frecuentes y se debe pagar más caro, ya que no todas las navieras podrían ir al puerto de ese

país, razón por la cual, su precio de flete es aún más caro que el que regularmente se podría pagar.

Por otra parte, el pago a terceros tiene la cuarta posición con un 25%, en este caso se puede tomar en cuenta, posibles bodegajes, movimientos de cargas y acarreos que en muchos de los casos y por su naturaleza de ser terceros, cobran sus tarifas no como si fueran clientes regulares, sino esporádicos, teniendo un impacto negativo en el costo de las cargas para vender.

Por último, los pagos extras que no están contemplados y demoras en movimientos terrestres comparten el último puesto, con 16.67% dado por los entrevistados. Un acarreo que no esté contemplado, una cuadrilla de ayudantes (chamberos) o un sobre peso en el contenedor por errores de logística y que haya que pagar su multa en la romana, se consideran pagos extras.

En el otro escenario, se tiene las demoras, donde un ejemplo claro puede ser un retraso por parte de exportar cargando su producto, haciendo que haya un flete en falso o pago extra, estos ejemplos se brindan para ilustrar cómo los exportadores los colocan en el último puesto, dando como señal que en las operaciones logísticas, ellos tienen definidos los roles y trazabilidad de sus cargas, los tiempos, contacto con las navieras y siempre, buscando una mejora para no incurrir en costos extras.

En el punto número siete, se habla sobre en qué reinvertiría si hubiera un ahorro por la disminución del costo del producto cuando este proyecto férreo se lleve a cabo, 72.73% de los encuestados anota que bajaría el precio del producto para tener más demanda en el mercado, con esto se ilustra que el sentido de competitividad lo llevan siempre adelante, ya que hay demasiada competencia y las empresas siempre buscan tener un valor agregado para ofrecer mayores pluses a los clientes o potenciales compradores.

Aumento en capacidad de planta y nuevas contrataciones obtuvieron un 27.27% cada una, esto arroja que, aunque sean porcentajes bajos, los exportadores tienen sus miras en capitalizar y se puede entender que podrían ampliar sus instalaciones no solo para el despacho de sus cargas, sino también para comprar nuevos equipos para que produzcan un mayor volumen y con esto, estar a la vanguardia de la tecnología, haciendo que haya transmisión de conocimiento hacia sus empleados cuando vengan las capacitaciones por la utilización de nuevos activos, seguido que la idea en tener nuevas contrataciones es alentadora, ya que estimula el empleo y con esto contribuiría con la economía del país, aumentando el nivel de competitividad y sin dejar a un lado, el aumento del estatus de vida de las personas que emplee.

El punto número ocho habla de aumentar las líneas de producción si hubiera un ahorro logístico, en la cual 50% estuvo de acuerdo y la otra mitad no, con esto se denota que las empresas pueden tener temor de un aumento en sus líneas, posiblemente por la economía inestable que vive en estos momentos el mundo y que las cosas cada vez están más caras, también algunas de ellas están en su zona de confort y por el momento no están listas para dar ese paso, esto tiene relación con el punto anterior en la cual solo 27.27% aumentaría la capacidad de planta si se ve por el lado de nuevas máquinas.

La diversidad de productos en una empresa es señal de expansión, es una idea de internacionalización con miras siempre a la globalización. Este punto número nueve, pregunta que ¿Si tuviera su empresa un impacto positivo con el transporte férreo, buscaría más líneas de productos para la misma? y 58.33% anota que sí lo haría, se entiende que ampliar el abanico de productos puede estar entre sus planes, con esto se tendría más presencia en el mercado, mayor competitividad donde se percibiría más ingresos, se comprende también que las empresas andan viendo nichos de posibles mercados, donde la colocación de nuevas mercancías se ve factible. El 41.67% se puede percibir como un impacto negativo y posiblemente la posición de sus productos en el mercado están consolidados o pueden ser

bienes con características tan específicas que la creación de otros puede ser no rentable o bien, no tan buena idea.

Finalmente, en la pregunta número diez se solicita una percepción de otros posibles impactos y es interesante saber que las personas que laboran en empresas exportadoras tienen la esperanza de que va a haber un mejoramiento en el caos vial, ya que como se ha anotado, el sistema férreo vendría a descomprimir en gran medida las carreteras del país sin dejar por fuera la reducción de riesgos en carreteras, evitando accidentes; cabe acotar con el tema de las carreteras, que un impacto para una de las empresas es que para ellos se agilizaría otro proceso que tienen de envíos aéreos, ya que las exportaciones en esa modalidad sería más fácil y más rápido y barato, también se habla de reducciones de precios para ser más competitivos, mejoramiento en entregas en puertos y aumento de seguridad en los mismos.

En resumen, las personas entrevistadas tienen diferentes puntos de vista para los posibles impactos que se pueden dar por la utilización del transporte férreo. Se ve la posibilidad de que exista un mejor nivel comercial, ya que habría mayor presencia y competitividad en el mercado internacional, ahorros en tiempos que permitiría que las mercancías lleguen más seguras al cliente, agilización en los trámites de documentación y que con el tiempo ganado se puede supervisar mejor el producto a exportar. Habría señales económicas a favor de los clientes de esas empresas, reducción de reclamos, las carreteras se verían favorecidas por el descongestionamiento, así también habría una reducción en los riesgos cuando se mueven las cargas y sumado a esto, ayuda a la huella de carbono neutro.

Para concluir se puede ver la oportunidad de la inversión extranjera en las rutas de acceso y un aumento en la exportación e importación, debido a la facilidad para el proceso logístico.

5. Conclusiones

Costa Rica dispone de un sistema general de transportes que no goza de muy buena salud, hay que ser conscientes de ello, el primer paso para un cambio es saber qué hace falta mejorar, cuáles son las carencias propias y qué cosas no se hacen bien, se conoce que es muy difícil garantizar el perfecto estado operativo del sistema.

El problema no radica en conocer cuáles infraestructuras determinadas se encuentran en mal estado, con sus capacidades y funcionalidad mermadas, sino en el uso que se hace de los recursos y esfuerzos para su correcto mantenimiento y conservación y con lo que se cuenta actualmente, se hace aún más arduo poder mantener sus servicios.

Se sabe que nuestro país dispone de una posición geográfica privilegiada, está situado estratégicamente para los tráficos este-oeste en el Atlántico, principalmente entre Europa y Latinoamérica y en el Pacífico, para los tráficos entre China y el sureste asiático con Latinoamérica. Pero también facilita el movimiento de cargas de norte a sur en el Continente Americano. Con una red vial muy extensa, una cobertura territorial suficiente para aprovechar los sectores geográficos y tomando ventaja de la posición en Centroamérica, el país puede dotarse de infraestructuras con determinadas capacidades que permitan ofrecer servicios para la distribución internacional de cargas y pasajeros.

Mediante esta investigación se logró demostrar que:

- Los ciudadanos reconocen el hecho que el país dispone de un ferrocarril, su entorno, características y operación, lo consideran algo propio, su vialidad se ve desde una óptica positiva, ya que al recuperarlo e implementarlo en sus procesos puede simplificar la logística de las exportaciones de sus bienes.

- Los volúmenes de sus ventas van orientados a otros métodos que no se relacionan en su totalidad a procesos logísticos.
- El impacto comercial con la implementación del sistema férreo se ve factible, ya que las empresas pueden utilizar diferentes estrategias (eliminación de intermediarios, solicitud de tarifas más competitivas a los auxiliares de la función pública) para buscar la rentabilidad, haciendo un cambio en la estructura logística actual que ellos tienen.
- Los fletes terrestres y los pagos a las agencias de aduana son rubros que impactan en el costo operativo de las empresas.
- Con respecto a la rentabilidad, al reducir los gastos por el uso del ferrocarril, las empresas bajarían el precio de sus productos para tener más demanda en los mercados internacionales.
- La idea de un aumento en las líneas de producción de las compañías consultadas queda dividido en un 50% para los que lo aceptan y los que no, posiblemente por un tema de economía mundial.
- Buscando la competitividad, con el uso férreo, más de la mitad de las entidades buscarían ampliar su abanico de productos y tener más posicionamiento en el mercado.
- Por otra parte, las carreteras se verían favorecidas por el descongestionamiento, así también una reducción en los riesgos cuando se mueven las cargas.

6. Recomendaciones

Una pronta y urgente recuperación e incentivación del sistema ferroviario, para que sea utilizado como una herramienta, enfocada en estimular la economía del país, así como fortalecer el comercio y los negocios internacionales

Desarrollar estrategias de producción y logística por parte de entes como Procomer y Comex, con apoyo de los auxiliares de la función pública dirigido a los exportadores nacionales del Gran Área Metropolitana, para que se les guíe sobre cómo poder ajustar los procesos de trazabilidad de sus cargas con un eventual sistema férreo.

Acercamiento entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) con la Sociedad Portuaria de Caldera, para definir los posibles cambios que se puedan dar en la infraestructura del puerto, logrando con esto que no existan retrasos en la logística de las cargas a exportar.

Aumento de estrategias de los gobiernos venideros en conjunto con la Coalición Costarricense de Iniciativas de Desarrollo (CINDE) hacia los sectores privados de otras regiones del mundo para invertir en Costa Rica y seguir desarrollando la industrialización en la zona del GAM, dando como resultado una mayor activación económica y el uso de la herramienta logística.

Mayor capacitación de la Promotora de Comercio Exterior hacia las empresas del área a buscar aperturas de mercado en países no explorados.

Revisión minuciosa de la legislación costarricense sobre leyes existentes, las cuales son muy antiguas y obsoletas, para que puedan ser derogadas o modificadas en materia de expropiaciones y concesiones y así, poder contribuir con el desarrollo de los planes en el país.

7. Referencias bibliográficas

- Bolaños, J. F. (3 de mayo de 2016). *Cambio político*. Obtenido de El transporte de carga y pasajeros de Incofer: <http://cambiopolitico.com/el-transporte-de-carga-y-pasajeros-de-incofer/75445/>
- Bosque, D. (16 de mayo de 2016). *MOPT estudia concesionar la construcción de un canal seco*. Obtenido de http://www.nacion.com/nacional/infraestructura/MOPT-estudia-concesion-construccion-canal_0_1561043906.html
- Gómez, M. (2010). *Elementos de estadística descriptiva*. San José: EUNED.
- González, S. (2 de noviembre de 2014). La Prensa Libre CR. *Trenes en Costa Rica*. Obtenido de <http://www.laprensalibre.cr/Noticias/detalle/4419/70/trenes-en-costa-rica----->
- Herrera, M. (13 de julio de 2013). *Incofer estudia reactivar tren de carga al Caribe*. Obtenido de http://www.nacion.com/nacional/Incofer-estudia-reactivar-carga-Caribe_0_1353464673.html
- Madrigal, L. M. (20 de enero de 2016). ElMundo.cr. *Diputados aprobarán proyecto para tren eléctrico sin contenido presupuestario*. Obtenido de <http://www.elmundo.cr/diputados-dejan-proyecto-para-tren-electrico-sin-presupuesto-incofer-tendra-que-endeudarse/>
- MOPT. (Setiembre de 2011). *Plan Nacional de Transportes*. Obtenido de Ferrocarril: <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/acerca%20de/programa%20de%20transportes/PNT%20de%20Costa%20Rica.%20Memoria.pdf>
- MOPT. (Setiembre de 2011). *Plan Nacional de Transportes*. Obtenido de Corredor Valle Central - Puerto Caldera: <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/acerca%20de/programa%20de%20transportes/PNT%20de%20Costa%20Rica.%20Memoria.pdf>
- MOPT. (Setiembre de 2011). *Plan Nacional de Transportes Costa Rica* . Obtenido de Memora 2011-2035: <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/acerca%20de/programa%20de%20transportes/PNT%20de%20Costa%20Rica.%20Memoria.pdf>
- Rueda, A. (3 de setiembre de 2014). Iniciativa. *Plan de tren eléctrico de carga hasta Caldera será impulsado por Ministerio de Comercio e Incofer*.

Obtenido de <http://www.ameliarueda.com/nota/plan-de-tren-electrico-de-carga-hasta-caldera-sera-impulsado-por-ministerio>

Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (s.f.). *Metodología de la investigación*. México D.F: Mc Graw Hill.

Sampieri, R., Collado, C., & Lucio, P. (s.f.). *Metodología de la investigación*. México D.F: Mc Graw Hill.

Vargas, L. (1 de julio de 2015). Mundiario. *Desde Costa Rica: la inversión en transporte público es altamente rentable*. Obtenido de <http://www.mundiario.com/articulo/economia/costa-rica-inversion-transporte-publico-altamente-rentable/20150701221556031375.html>

Villalta, J. M., Mendoza, J. C., Oviedo, N. M., Cubero, D., Zamora, M., Sotomayor, R., & Granados, V. E. (22 de setiembre de 2011). *Proyecto 18252*. Obtenido de Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles: <http://gobierno.cr/wp-content/uploads/Proyecto-18252.pdf>

Anexos

Anexo 1

Lista de entrevistados

Nombre empresa	Número Telefónico	Correo electrónico	Contacto
AMPO LTDA.	22346868	yarce@ampoltd.com	Yalile Arce
ACOPIADORA DE MATERIALES RECICLABLES AMARO S.A.	2226-4269	asistente1@metalroman.com	Nataly Barahona
HOSPIRA DE COSTA RICA LTDA.	2209-5000	sebastian.fallas@pfizer.com	Sebastián Fallas
GRUPO CAFE BRITT S.A.	22771500	vgarita@britt.com	Viviana Garita
ROMA PRINCE S.A.	24363500	kquillen@pastasroma.com	Kattia Guillén
ENVASES COMECA S.A.	25202707	srodriguez@envasescomeca.com	Sandra Rodríguez
COOPERATIVA DE CAFICULTORES DE HEREDIA LIBERTAD R.L.	2237-2040	exportaciones@coopelibertad.co.cr	Adriana Hernández
HAVELLS SYLVANIA COSTA RICA S.A.	22107600	andres.parra@feilosylvania.com	Pablo Parra
COSTA RICAN COCOA PRODUCTS CO. S.A.	2225-2611	ventas@costaricancocoa.com	Gloriana López
COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL VALENCIANO VJ S.A.	87182462	sergio@comiva.net	Sergio Valenciano
FIDEOS PRECOCIDOS DE COSTA RICA S.A. VIGUI	22444087	ksolera@viqui.com	Katherine Solera
CORPORACION JULIO DOCE S.A.	25745151	evelyn@bycexportadores.com	Evelyn Guevara

Anexo 2

Instrumento de investigación

Entrevista

Mi nombre es Fernelly Fallas C. estudiante de la ULACIT y estoy optando por el grado de Licenciatura en Negocios Internacionales, la siguiente encuesta busca conocer su opinión como exportador sobre el posible impacto o beneficio que pueda obtener su representada, por un sistema férreo de San José a Caldera, plan que sería desarrollado por COMEX e INCOFER en un corto tiempo.

1. Si se diera la oportunidad de contar con un transporte férreo para el traslado de mercancías a Puerto Caldera,

¿Aprovecharía esta oportunidad?

Sí. ____ ¿Por qué?

No. ____ ¿Por qué?

2. ¿Podría influir este transporte férreo en aumentar su volumen de ventas al extranjero?

Sí _____ No _____

3. ¿Cambiaría la estructura logística actual de su producto a exportar para buscar la rentabilidad?

Sí _____ No _____

Si responde si

4. ¿De acuerdo con su criterio como exportador ¿cómo cambiaría la estructura actual?
-

Si responde no

5. ¿Porque no cambiaría su estructura logística?
-

6. ¿Actualmente cuál es el impacto financiero que le demanda a su empresa mover sus cargas al exterior? (puede marcar más de una opción)

Fletes internos a puerto

Fletes marítimos

Pagos a la agencia aduanal

Demoras en movimientos terrestres

Pagos a terceros

Pagos extras que no están contemplados

7. Si disminuye el costo del producto, ¿en qué reinvertiría ese ahorro? (puede marcar más de una opción)

Bajaría el precio del producto para tener más demanda en el mercado

Aumento de capacidad de planta

Nuevas contrataciones

8. ¿Aumentaría usted las líneas de producción actuales sabiendo que existe un ahorro logístico?

Sí _____

No _____

9. ¿Si tuviera su empresa un impacto positivo con el transporte férreo, buscaría más líneas de productos para la misma?

Sí _____

No _____

10. ¿Qué otro tipo de impacto percibe usted

Muchas gracias por su colaboración