

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema de investigación

**EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA INTEGRAL DEL RÉGIMEN DE
ZONAS FRANCAS COMO EJE DE DESARROLLO ECONÓMICO EN LA
PROVINCIA DE LIMÓN.**

Seminario como Trabajo Final de Graduación para optar al grado de Licenciatura en
Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Investigadores

Jeison Cerdas Villarreal. B11716

Jeffry González Urbina. B22990

Karla Hidalgo García. B23307

Dayanna Trejos Zúñiga. B26709

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica, 2019



Acta #153-2019
Tribunal de Trabajo Final de Graduación
Escuela de Administración Pública

Acta de la Sesión 153-2019 del Tribunal de Trabajo Final de Graduación de la Escuela de Administración Pública, celebrada el 12 de diciembre de 2019, con el fin de proceder a la Defensa del Trabajo Final de Graduación de los estudiantes Jeison Cerdas Villarreal carné B11716, Jeffry Arturo González Urbina carné B22990, Karla Hidalgo García carné B23307, Dayanna María Trejos carné B26709, quienes optaron por la modalidad: Seminario de Graduación.

Presentes:

Dr. Leonardo Castellón Rodríguez presidió, Licda Sucy Yesenia Wing Ching como tutora, MBA. Debora Esperanza Castillo García como lectora, Lic. Luis Heiner Rivera Sánchez como lector y Dr. Rodolfo Arce Portuguez quien actuó como representante del profesorado.

Artículo 1

El Presidente del tribunal informa que el expediente de las personas postulantes contiene todos los documentos que el Reglamento exige. Declara que han cumplido con todos los requisitos del Programa de la Carrera de *Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior*.

Artículo 2

Las personas postulantes realizaron la exposición del Trabajo Final titulado "Empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón"

Artículo 3

Terminada la disertación, los miembros del Tribunal, interrogaron a las personas postulantes el tiempo reglamentario. Las respuestas fueron satisfactorias, en opinión del Comité.
(satisfactorias/insatisfactorias)

Artículo 4

Concluido el interrogatorio, el Tribunal procedió a deliberar.

Artículo 5

Efectuada la votación, el Tribunal consideró el Trabajo Final de Graduación satisfactorio, y
(Satisfactorio/insatisfactorio)
lo declaró aprobado.
(aprobado/no aprobado)





Artículo 6

El Presidente del Tribunal comunicó en público a las personas aspirantes el resultado de la deliberación y las declaró Licenciados en Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Se les indicó la obligación de presentarse al Acto Público de Juramentación. Luego se dio lectura al acta que firmaron los miembros del Tribunal y los estudiantes a las 9:30 horas.

Dr. Leonardo Castellón Rodríguez
Representante Director

Jeison Cerdas Villareal
Carné B11716

MBA Licda. Sucey Yesenia Wing Ching
Tutora

Jeffrey Arturo González Urbina
Carné B22990

MBA. Debora Esperanza Castillo García
Lectora

Karla Hidalgo García
Carné B23307

Lic. Luis Heiner Rivera Sánchez
Lector

Dayanna María Trejos Zúñiga
B26709

M Dr. Rodolfo Arce Portuguez
Representante de los profesores



Según lo establecido en el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación, artículo 39 "... En caso de trabajos sobresalientes; si así lo acuerdan por lo menos cuatro de los cinco miembros del Comité, se podrá conceder una aprobación con distinción".

Se aprueba con Distinción

Observaciones:

Original: Estudiantes, copia: Esc. Adm. Pública



San José, lunes 10 de diciembre de 2019.

Universidad de Costa Rica

Presente

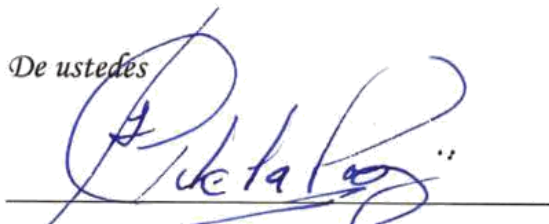
Comisión de Trabajos Finales de Graduación

Estimados señores:

Tengo a bien presentarles la tesis: "Empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón"; a favor de las estudiantes Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García, Dayanna Trejos Zúñiga, quienes optan al grado académico de **LICENCIADO EN ADM. ADUANERA Y COMERCIO EXTERIOR**.

He revisado y corregido dicha tesis en lo tocante a Redacción y Estilo y normativa APA; certifico que, razonablemente, cumple con los requisitos que la especialidad demanda.

De ustedes



Prof: Humberto C. González de la Paz

N^o de Inscripción COLYPRO

75241



Limón, Costa Rica, lunes 03 de febrero de 2020

Universidad de Costa Rica

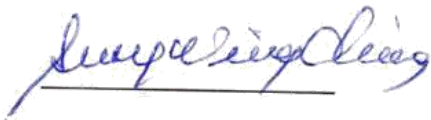
Presente

Comisión de Trabajo finales de Graduación

Estimados señores:

Como Directora de la Tesis "*Empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico para la provincia de Limón*"; sustentada por: Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García, Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la Facultad Ciencias Económicas en esta universidad; doy fe de que las observaciones realizadas por el Tribunal de Tesis en ocasión de la defensa realizada en fecha 12 de diciembre de 2019, han sido cumplimentadas. El informe final, en empaste de lujo y con los requerimientos establecidos, consecuentemente, puede ser aceptado por la FACULTAD.

Me despido cordialmente



Licda. SUCY WING CHING

Profesora de Aduanas.

A quién interese:

Los suscritos Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García y Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la carrera Administración Aduanera y Comercio Exterior en la Universidad de Costa Rica, estamos realizando el trabajo final de graduación, para optar por el grado académico de Licenciado.

Una de las fuentes de obtención de información primaria, parte importante de este TFG, consiste en la selección de una muestra de las que, generosamente, han aceptado formar parte, las siguientes empresas:

Por Segnini Exportaciones S.A., el señor Silvio Segnini: Director.

Por Overseas Logistics Operations S.A., el señor Hugo Robles: Gerente de Tráfico y Aduanas.

HUGO ALBERTO ROBLES FLORES (FIRMA) Firmado digitalmente por HUGO ALBERTO ROBLES FLORES (FIRMA)
Fecha: 2020.01.13 11:50:56 -06'00'

Por SISLOCAR SEL C.R. S.A., el señor Marlon Vilchez: Site Manager.

Todas pertenecientes al sector de logística integral y ubicadas dentro de la gran área metropolitana (GAM).

En virtud de ello, entendemos prudente hacer constar que la mención y colaboración de dichas empresas como fuentes de información para nuestra investigación, se hace con el mayor agradecimiento nuestro, validez como requisito metodológico, y consentimiento de las directivas de cada una de estas empresas.

De lo cual dejan constancia mediante firma.

Para todos ellos nuestra inmensa gratitud.

San José, 13 de enero de 2020.

A quién interese:

Los suscritos Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García y Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la carrera Administración Aduanera y Comercio Exterior en la Universidad de Costa Rica, estamos realizando el trabajo final de graduación, para optar por el grado académico de Licenciado.

Una de las fuentes de obtención de información primaria, parte importante de este TFG, consiste en la selección de una muestra de las que, generosamente, han aceptado formar parte, las siguientes empresas:

Por Segnini Exportaciones S.A., el señor Silvio Segnini: Director.

Por Overseas Logistics Operations S.A., el señor Hugo Robles: Gerente de Tráfico y Aduanas.

Por SISLOCAR SEL C.R. S.A., el señor Marlon Vilchez: Site Manager.



Todas pertenecientes al sector de logística integral y ubicadas dentro de la gran área metropolitana (GAM).

En virtud de ello, entendemos prudente hacer constar que la mención y colaboración de dichas empresas como fuentes de información para nuestra investigación, se hace con el mayor agradecimiento nuestro, validez como requisito metodológico, y consentimiento de las directivas de cada una de estas empresas.

De lo cual dejan constancia mediante firma.

Para todos ellos nuestra inmensa gratitud.

DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL.

Este trabajo está protegido por los derechos de autor que confiere la ley. Cualquier reproducción de este documento, ya sea parcial o total, debe contar con la respectiva autorización de los autores.

DEDICATORIAS

El presente trabajo investigativo lo dedico principalmente a Dios, por ser el inspirador y por darme la fuerza y valentía para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mi madre, por su gran amor, empeño, trabajo y sacrificio en todos estos años de universidad; gracias a ella he logrado ser el profesional que soy. Es mi mayor inspiración, mi motor de vida, orgulloso de ser su hijo. Eres mi mayor tesoro y ejemplo a seguir.

A mis hermanos por estar siempre presentes, acompañándome y brindándome apoyo a lo largo de este camino del conocimiento.

A todas las personas que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito.

Jeffry Gonzales Urbina

La presente investigación va dedicada primeramente a Dios, quien siempre ha llenado mi vida de felicidad y me ha guiado por el sendero que seguramente es el que recorre aquel que busca imitar el paso de los virtuosos.

Una dedicatoria especial a mi familia, quienes estuvieron de manera incondicional en cada etapa de esta gran travesía y dieron todo de su parte por mostrarme que si se puede soñar con un mejor porvenir, porque cuando luchamos por cumplir sueños, el mañana se vislumbra mejor.

Gracias a todas las personas que me han acompañado en esta etapa y han estado apoyando continuamente este, mi proceso de formación.

Jeison Cerdas Villarreal

A mi familia, quienes me apoyaron en todo este proceso y me brindaron su comprensión y ayuda.

A mi mamá, quien cree en mí y está siempre a mi lado. Gracias por inculcarme valores, principios, por impulsarme a luchar por mis metas y a ser perseverante para alcanzarlas.

A mi abuelo materno, quien siempre estuvo a mi lado celebrando mis logros y apoyándome; sé que está muy orgulloso de mí: le agradezco por su ayuda incondicional y por creer en mí.

Esta dedicatoria es para todos los que me apoyaron para concluir este trabajo final de graduación, pues es a ellos a quienes se las debo por su apoyo incondicional.

Dayanna Trejos Zúñiga

Este trabajo se lo dedico primeramente a Dios, por guiarme siempre y darme la motivación para continuar adelante. A mi mamá, a mi padrastro, quienes siempre me apoyaron para continuar estudiando con sacrificio y trabajo. Pueden estar orgullosos de la profesional que soy hoy día, gracias a su apoyo y motivación.

A mis dos ángeles que desde el cielo deben estar orgullosos por haber cumplido una de mis tantas metas. Ellos fueron un motor para seguir adelante.

A mis hermanos y sobrinos, por acompañarme durante esta etapa. Por darme la oportunidad de ser ejemplo para cada uno de ellos; en especial a mí hermana menor, a quien espero guiar y apoyar siempre en la lucha por alcanzar sus metas.

Igualmente, a todas aquellas personas que de una u otra manera han influido para que esta investigación culminara con éxito.

Karla Hidalgo García

AGRADECIMIENTOS

A nuestro grupo asesor, Sussy Wing Ching, Debora Castillo García y Luis Rivera Sánchez, por su orientación, apoyo y tiempo durante el desarrollo del proyecto investigativo. Gracias a su ayuda, ideas e interés, hemos completado esta etapa de nuestra formación profesional.

A Humberto Gonzales de la Paz por sus observaciones y consejos en las distintas fases de la investigación, por su apoyo constante y sus consejos metodológicos, brindados de forma desinteresada por muchísimos medios, le agradecemos profundamente la motivación, colaboración y el compromiso asumido desde el día uno con este proyecto.

A Rodolfo Arce por sus consejos, observaciones y guiarnos en este proceso., por colaborarnos con las pautas a seguir y por su apoyo incondicional.

A nuestros profesores quienes colaboraron en nuestro desarrollo profesional durante nuestros 5 años de carrera en la Universidad de Costa Rica, quienes nos dieron las bases para lograr nuestro desarrollo profesional y poder desarrollar nuestro proyecto.

A nuestros entrevistados y entrevistadas, por compartir su conocimiento y su experiencia y lograr así información importante para el desarrollo de la investigación.

Y en especial, a nuestra familia quienes nos acompañaron en este proceso y nos motivaron a seguir adelante y comprendieron el sacrificio e importancia que significa esta culminación,

Finalmente agradecemos a todas las personas que mostraron su cercanía e interés en cada parte de nuestro desarrollo profesional y con nuestro proyecto.

Contenido

DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL	i
DEDICATORIAS	ii
AGRADECIMIENTOS	iv
ÍNDICE DE FIGURAS	v
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE ANEXOS	viii
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	ix
RESUMEN EJECUTIVO	xiii
INTRODUCCIÓN	xv
A. Tema	xv
B. Planteamiento del problema	xv
C. Justificación	xv
D. Objetivos	xxi
PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO	xxiii
Fundamentos filosóficos	xxiii
Enfoque Cualitativo	xxv
Tipo de Investigación	xxvii
Fuentes de Información	xxviii
Fuentes de información Primaria:	xxix
Fuentes de Información Secundaria	xxix
Fuentes de información no Existentes:	xxx
Fuentes de información Electrónica:	xxx
Población	xxxix
Muestra	xxxix
Recopilación de datos	xxxvi
Descripción de los instrumentos: tipo de ítems, triangulación, aplicación, ventajas, desventajas, otros.	xxxvii

Entrevistas individuales.....	xxxix
Cuestionarios.....	xl
Observación	xliv
Tipos de observación:	xliv
Datos secundarios (recolectados por otros investigadores)	xlvi
Validación de instrumentos: Criterio de jueces, pruebas piloto (cómo dónde)	xlvii
Análisis descriptivo de los datos.....	l
Técnicas de representaciones gráficas de las distribuciones de frecuencias.....	l
Tipos de gráficos.....	li
CAPÍTULO 1	53
Entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y las perspectivas teóricas para la investigación.	53
1.1 Entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.	53
1.2 Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos del Banco Mundial.....	56
1.3 Costos y tiempos de los servicios logísticos.....	57
1.4 Impacto o beneficio de estos en las operaciones de comercio para los países y las empresas.....	59
1.5 Situación actual de las zonas francas en instancias de la OMC.	61
1.6 Futuro de la Organización Mundial del Comercio.....	62
1.7 Tecnologías de información.....	65
1.8 Acuerdo sobre las tecnologías de información	67
CAPÍTULO 2	68
Normativa Costarricense de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.....	68
2.1 Normativa de la modalidad de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.	68
¿Qué es el Régimen de Zona Franca?.....	68
I. Procedimiento para otorgar el Régimen.....	69
Solicitud de otorgamiento del Régimen y de la condición de Auxiliar de la Función Pública Aduanera	70

Información común para la solicitud de ingreso al Régimen y reconocerse como Auxiliar de la Función Pública Aduanera:.....	71
II. Información para el otorgamiento del Régimen:.....	73
III. Información para el otorgamiento de la condición de Auxiliar- de la Función Pública Aduanera:.....	74
IV. Documentación:.....	75
Empresas que pueden beneficiarse del Régimen de Zona Franca.	76
Beneficiarios de las zonas francas	78
Obligaciones de las empresas beneficiarios del Régimen de Zona Franca.....	78
Actividades permitidas.....	80
Incentivos relacionados con impuestos:.....	82
Otros Incentivos	85
Inspección de instalaciones de zonas francas.....	86
Recepción de vehículos y unidades de transporte por parte de auxiliares autorizados	88
Despacho de mercancías destinadas a empresas que operen bajo el Régimen de Zona Franca.....	89
Despacho de mercancías hacia el extranjero.....	89
Requisitos para la recepción y despacho de las Mercancías:	90
Decretos al reglamento de la Ley de Zona Franca	92
Decreto Ejecutivo N° 36000-COMEX-H.....	92
Decreto Ejecutivo N° 36725-COMEX-H.....	93
• Internamiento de mercancías por empresas bajo la categoría de de servicios de logística hacia el régimen de zonas francas o de perfeccionamiento activo.	93
• Importaciones definitivas de mercancías internadas por parte de empresas de servicios de logística.	93
Decreto Ejecutivo N° 41263-COMEX-H.....	94
Reforma de la ley de Régimen de Zona Franca para asegurar el cumplimiento de los estándares y criterios internacionales establecidos por la organización para la cooperación y el desarrollo económico (OCDE) en el “marco inclusivo” del “plan de acción de lucha contra la erosión de la base imponible y traslado de beneficios” (beps, “acción 5”)	
Expediente N.º 21.200- ASAMBLEA LEGISLATIVA:.....	113
CAPITULO 3	117

SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROVINCIA DE LIMÓN COMO ZONA DE ATRACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MODALIDAD	117
3.1 Situación actual de la provincia de Limón como zona de atracción para la implementación de la modalidad.....	117
3.1.1 Características demográficas y geográficas:	117
3.1.2 Situación actual de la Provincia de Limón:.....	123
3.2. Nuevas oportunidades para la Provincia de Limón.....	124
3.3 Índice de Desarrollo Humano	128
3.3.1 Inversión	128
3.3.2 Desempleo.....	133
3.3.3 Infraestructura	135
3.3.4 Empleo	135
CAPITULO 4	139
Países líderes en la modalidad de empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca (Ecuador, Panamá, Uruguay y El Salvador), ventajas de la modalidad y su posible aplicación como base para el desarrollo económico en la provincia de Limón	139
4.1 Beneficio Neto del Régimen de Zona Franca	139
4.2 Contexto regional de las SEL a nivel de Latinoamérica	147
4.3 Comportamiento de la SEL en Costa Rica.....	150
4.4 Comportamiento de las SEL en Latinoamérica	154
4.5 Contexto de los países líderes en la modalidad SEL del Régimen de Zona Franca en Latinoamérica	157
4.5.1 Ecuador	157
4.5.1.1 Peculiaridades de la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.	157
4.5.1.2 Tiempo de establecidas las ZEDE en el país.	160
4.5.1.3 Naturaleza de la actividad en la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.	161
4.5.1.4 Ventajas de la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.	165
4.5.1.5 Beneficios que aporta la aplicación de las ZEDE logística a Ecuador.....	166
4.5.1.6 Caso de Zona Especial de Desarrollo Yachay:	166

4.5.1.7 Caso de Zona económica Especial de Quito.....	169
4.5.1.8 Caso ZEDE Posorja logística.....	171
4.5.2 El Salvador.....	173
4.5.2.1 Puertos.....	173
4.5.2.2 Electricidad	174
4.5.2.3 Carreteras	176
4.5.2.4 Telecomunicaciones.....	176
4.5.2.5 Peculiaridades de El Salvador en la aplicación de los Servicios de Logística Integral.	176
4.5.2.6 Tiempo establecido de la figura de Servicios Logísticos en El Salvador	179
4.5.2.7 Naturaleza de la actividad que realiza la figura de Servicios Logísticos en El Salvador.	181
4.5.2.8 Beneficios que aporta La Ley de Internacionales a la economía.	183
4.5.2.9 Operaciones de distribución y logística internacional en la Ley de Servicios Internacionales.	184
4.5.2.10 Obligaciones y sanciones de las empresas de Servicios logísticos: la Ley de Servicios Internacionales.	186
4.5.2.11 Desarrollo de Zonas de Actividad Logística (ZAL) en El Salvador	189
4.5.2.12 Puerto de Acajutla.....	190
4.5.2.13 Puerto de La Unión	192
4.5.2.14 Beneficios sociales y económicos que generan las Zonas de Actividad Logística (ZAL) a la comunidad.....	193
4.5.3 Uruguay.....	195
4.5.3.1 Peculiaridades de la aplicación de los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay	195
4.5.3.2 Tiempo de establecido de los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay.....	197
4.5.3.3 Naturaleza de la actividad que realizan los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay	198
4.5.3.4 Ventajas con que cuentan los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay.....	202
4.5.3.5 Beneficios que aportan los Centros de Servicios Compartidos a la economía del país	203

4.5.4	Panamá	204
4.5.4.1	Ventajas con que cuenta el RZF en Panamá.	204
4.5.4.2	Casos de éxito Panamá:.....	206
4.5.4.3	Beneficios y requerimientos para el establecimiento	215
	Beneficios de la Zona Libre a la provincia de Colon.....	217
	Comparación de las legislaciones de los Países Líderes	218
CAPITULO 5		223
RETOS Y OPORTUNIDADES QUE PUEDE GENERAR LA INSTALACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA INTEGRAL EN EL RÉGIMEN DE ZONA FRANCA EN LA PROVINCIA DE LIMÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO (INVERSIÓN, DESARROLLO Y EMPLEO.		223
5.1	La Provincia de Limón: Retos y Oportunidades para su Desarrollo.....	223
5.1.1	La provincia de Limón como eje de atracción de inversión.	223
5.1.1.1	Infraestructura	224
5.1.1.2	Acceso de mercados.....	226
5.1.1.3	Ventajas competitivas	226
5.1.1.4	Educación.....	227
5.1.2	La nueva TCM y el crecimiento Económico y Social de la Provincia de Limón:	228
5.1.2.1	Costos operativos de la implementación de una Zona Franca bajo la modalidad de Servicios de Logística Integrada en la provincia de Limón.	232
5.2	Análisis comparativo entre los países modelos y la provincia de Limón.	239
CAPITULO 6		244
MARCO INTERPRETATIVO		244
CONCLUSIONES		270
RECOMENDACIONES.....		275
LIMITANTES DE LA INVESTIGACIÓN		278
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		279

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1: Región Huetaar Caribe: Recuento de proyectos de inversión. Pág.: 78

Figura N° 2: Numero de Zonas Francas en América latina 2014. Pág.: 89

Figura N° 3: Empleo Directo generado por el RZF en América Latina. Pág.:91

Figura N°4: Beneficio país Neto del Régimen de Zona Franca según sector productivo 2015. Pág.: 93

Figura N° 5: Beneficio país Neto del Régimen de Zona Franca según Provincia. Pág.: 94

Figura N° 6: Empresas distribuidoras de electricidad en El Salvador. Pág.: 124

Figura N°7: Antecedentes históricos de las Leyes de Zonas Francas y Servicios Internacionales. Pág.:129

Figura N°8: Incentivos fiscales para usuarios de zonas de extraterritorialidad aduanera en Panamá. Pág.:210

Figura N°9: Velocidades promedio de transferencia de datos, redes móviles. Pág.:234

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: Ubicación de los cantones de la provincia de limón en el ICC (2016). Pág.: xvii

Tabla N° 2: Determinantes de la competitividad de los cantones de limón (Escala: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo). (2016). Pág.: xviii

Tabla: N° 3: Empresas objeto de muestreo en la investigación. Pág.: xxxiii

Tabla: N° 4: Dimensión de la Muestra Pág.: xxxv

Tabla N° 5: Validación de datos Pág.: xlvi

Tabla N° 6 Población de provincia de Limón según género, zona residencial y rango de edad al año, 2016. Pág.: 66

Tabla N° 7: Costa Rica: Distribución de las personas por nivel pobreza. Pág.: 68 multidimensional según zona y región de planificación

Tabla N° 8: Lista de Zonas Francas Zona Franca y ubicación. Pág.:127

Tabla: N° 9: Cuadro comparativo de las legislaciones de los Países Líderes. Pág.:219

Tabla N°10: Impacto de la TCM sobre el empleo y la producción de la Provincia de Limón a partir del año 2018. Pág.:230

Tabla: N° 11: Costos Logísticos. Pág.:239

Tabla N° 12: Representación ÍTEM 1. Pág.:248

Tabla N° 13: Representación ÍTEM 7. Pág.:250

Tabla N° 14: Representación ÍTEM 8. Pág.:253

Tabla N° 15: Representación ÍTEM 13. Pág.:256

Tabla N° 16: Representación ÍTEM 1. Pág.:259

Tabla N° 17: Representación ÍTEM 2. Pág.:261

Tabla N° 18: Representación ÍTEM 4. Pág.:263

Tabla N° 19: Representación ÍTEM 5. Pág.:265

Tabla N° 20: Representación ÍTEM 6. Pág.:267

Tabla N° 21: Representación ÍTEM 8. Pág.:269

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo N°1: Entrevista a trabajadores de las Zona Franca de Limón

Anexo N°2: Entrevista a trabajadores de empresas del Régimen de Zona Franca bajo la modalidad de la Gran Área metropolitana

Anexo N°3: Entrevista a trabajadores de instituciones públicas y privadas de Costa Rica relacionados con la figura SEL.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

SIGLA	SIGNIFICADO
AFC	Acuerdo de Facilitación del Comercio
ALALOG	Asociación Latinoamericana de Logística
ATI	Acuerdo sobre Tecnología de la Información
AyA	Acueductos y Alcantarillados
AZFA	Asociación de Zonas Francas de las Américas
BCCR	Banco Central de Costa Rica
BCR	El Banco Central de Reservas
BEPS	Base Erosion and Profit Shifting/ Erosión de la base imponible y traslado de beneficios
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
BPN	Beneficio País Neto
CAECR	Clasificación de Actividades Económicas de Costa Rica
CAF	Corporación Andina de Fomento/ Banco de Desarrollo de América Latina
CAMTEX	Cámara de la Industria Textil
CAUCA	Código Aduanero Uniforme Centroamericano
CDR	Centros de Distribución Regional
CEPAL	Comisión Económica para América Latina
CETAC	Consejo Técnico de Aviación Civil
CGV	Cadenas Globales de Valor
CNC	Consejo Nacional de Competitividad
COMEX	Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica
COMIECO	Consejo de Ministros de Integración Económica

CONAZOFRA	Consejo Nacional de Zonas Francas del Ecuador
COPCI	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
CSC	Centros de Servicios Compartidos
CZFA	Comité de Zonas Francas de las Américas
DGA	Dirección General de Aduanas
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DGT	Dirección General de Tributación
DTI	Declaración de Tránsito Internacional
DUA	Declaración Única Aduanera
FEM	Foro Económico Mundial
GAM	Gran Área Metropolitana
GAMA	Gran Área Metropolitana Ampliada
GATT	Acuerdo General de Aranceles y Comercio
GEI	Gases de Efecto Invernadero
ICC	Índice de Competitividad Cantonal
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IED	Inversión Extranjera Directa
IEES	Índice de Elegibilidad Estratégica para Empresas de Servicios
EPMSA	Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales
INA	Instituto Nacional de Aprendizaje
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de Costa Rica
ISD	Impuesto de Sucesiones y Donaciones

ISR	Impuestos Sobre la Renta
ITBMS	Impuesto de Transferencia de Bienes Muebles y Servicios
JAPDEVA	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica
LEOZOFIC	Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización
LPI	Logistic Performance Index/ Índice de Desempeño Logístico
LSI	Ley de Servicios Internacionales
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
MINAET	Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones
MIPRO	Ministerio de Industria y Productividad
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ODECA	Organización de Estados Centroamericanos
OIC	Organización Internacional de Comercio
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial de Comercio
PIB	Producto Interno Bruto
PIML	Política Integrada de Movilidad y Logística para el Desarrollo Productivo y la Facilitación del Comercio
PL	Party Logistic/ Proveedor Logístico
PROCOMER	Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica

RECOPE	Refinadora Costarricense de Petróleo
RLGA	Reglamento a la Ley General de Aduanas
RZF	Régimen de Zona Franca
SEL	Empresa de Servicios Logísticos
SICA	Sistema de Integración Centroamericana
SICERE	Sistema Centralizado de Recaudación
TLC	Tratado de Libre Comercio
TCM	Terminal de Contenedores de Moín
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit/ Unidad Equivalente a Veinte Pies
TIC	Tecnologías de Informática y Comunicación
WFZO	World Free Zones Organization/ Organización Mundial de Zonas Francas
ZAL	Zonas de Actividad Logística
ZEDE	Zonas Especiales de Desarrollo Económico
ZEEHC	Zona Económica Especial Huetar Caribe

RESUMEN EJECUTIVO

Cerdas Villarreal Jeison, González Urbina Jeffry, Hidalgo García Karla; Trejos Zúñiga Dayanna (2019) “Empresas de servicios de logística integral del régimen de zonas francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón.”. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio: Seminario de Investigación para optar al grado de Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior. Escuela de Administración Pública, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Costa Rica. Diciembre del 2019.

Tutor: Lic, Sussy Wing Ching.

En el presente estudio el lector podrá encontrar una investigación referente a determinar la posibilidad de fortalecer el desarrollo económico de la provincia de Limón mediante la atracción de inversionistas dedicados a la venta de servicios logísticos que puedan beneficiarse del régimen de zonas francas y sus diferentes incentivos amparadas a la reforma a la Ley 7210 del Reglamento al Régimen de Zonas Francas, donde ampara las empresas dedicadas a este tipo de servicios.

Por diferentes características que presenta la Provincia de Limón las cuales se encuentran expuestas en este escrito es que se consideró como una gran posibilidad de negocio la posibilidad de atraer empresas del régimen de zonas francas a esta provincia.

En el documento se estudió la modalidad de empresas de servicios de logística del régimen de zonas francas así como los beneficios e incentivos que presenta para las empresas inversionistas. También se analizó las características demográficas, económicas y geográficas de la provincia de Limón para confirmar porque en Limón se pueden desarrollar con éxito este tipo de negocios.

Por otro lado con la intención de fortalecer la investigación se estudiaron 4 países latinoamericanos los cuales han destacado como pioneros en desarrollar modelos de negocios con enfoques en servicios de logística integral como lo son Panamá, El Salvador, Ecuador y Uruguay de estos países se estudió la forma en que regulan los modelos de negocios con enfoques logísticos y los incentivos que les ofrecen, aunado a lo anterior se estudiaron los casos de éxito más notable que presentan estos países en cuanto servicios logísticos para valorar la posibilidad de que las buenas practicas que presentan sean empleadas en la provincia de Limón.

En el documento se estudia el entorno mundial de las empresas de servicios de logística con la intención de conocer la viabilidad de establecer este tipo de empresas bajo la figura de empresas del régimen de zonas francas.

Con el desarrollo de la investigación se establecieron los principales retos y oportunidades que presenta el establecimiento de este tipo de negocios en la provincia de Limón tanto para las empresas así como para el desarrollo de la provincia.

Dentro de las principales conclusiones de la investigación se destaca la viabilidad de este tipo de empresas en la provincia de Limón como una fuente de ingresos para la provincia así como para el fortalecimiento del empleo de la región. Limón tiene todo lo que necesitan las empresas dedicadas a este tipo de negocios para establecerse con éxito en esta provincia.

Palabras Claves: 1PL, 2PL, 3PL y 4PL, BID, CAUCA, CEPAL, ICC, IDH, LSI, OCDE, TCM, TEU, ZEDE, COMEX, LGA, PRCOMER, RLGA, CSC, ZF, OMC, RECOPE, SEL, ZAL, TIC, ZEEHC.

INTRODUCCIÓN

A. Tema

Empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón.

B. Planteamiento del problema

¿Son las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca una solución para mejorar la economía de la provincia de Limón?

C. Justificación

La globalización y las diferentes situaciones comerciales, políticas y económicas, que vive cada país han obligado a los países a crear diferentes instrumentos comerciales y legislaciones para aumentar el dinamismo de su economía, la calidad de vida de sus habitantes, y generar un mayor desarrollo económico en cada país.

Costa Rica ha creado diferentes leyes como la Ley No. 7210, ley que ampara los incentivos, beneficios, requisitos y obligaciones para las empresas que opten por trabajar bajo el Régimen de Zona Franca en Costa Rica y el decreto N° 34739-COMEX-H que establece las pautas a seguir bajo la modalidad de Empresas de Servicios de Logística Integral.

La evolución del comercio marítimo internacional, en la cual juegan un papel crucial los puertos y las terminales portuarias, está acompañada, históricamente, por procesos de

inversión de capital, desarrollo económico y grandes oportunidades para los países en vías de desarrollo.

Costa Rica debe apostar por una agenda de desarrollo paralelo que facilite el crecimiento de la nación y la conectividad con el mundo, enfocado en el movimiento eficiente de mercancías a grandes distancias lo cual requiere de una red vial moderna, talento capacitado y políticas pertinentes que refuercen la integración de los mercados.

Limón es una de las provincias con mayores índices de pobreza, desempleo y violencia, esto de acuerdo con los datos mencionados en el último censo realizado por el INEC en el año 2018. La mayoría de los costarricenses, y principalmente los habitantes de la zona, se preguntan el por qué la provincia sigue tan rezagada a pesar de las grandes oportunidades, fortalezas y elementos con los que cuenta.

El Dr. Edgar Robles Cordero, en su artículo: Nueva terminal de Moin: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón, publicado en mayo del 2016, expresa un estudio basado en el índice de competitividad cantonal, para la cual se basa en cifras del año 2011, donde pondera 36 variables distribuidas en siete pilares: económico, gobierno, infraestructura, clima empresarial y laboral, capacidad de innovación y calidad de vida.

Adicional el Dr Robles hace mención en su artículo la posición de los cantones limonenses en el ámbito de la competitividad:

Los cantones de la provincia de Limón se encuentran entre el grupo de cantones menos favorecidos en el ámbito de la competitividad a nivel nacional, los resultados muestran el cantón de Pococí en la posición 58, el Cantón Central de Limón en el lugar 60, Matina en el 67, Siquirres en el 71, Talamanca en el 75 y Guácimo en la posición 76 (Robles, 2016).

**Ubicación de los cantones de la provincia de
limón en el ICC (2016)**

Tabla N° 1

Posición	Cantón
58	Pococí
60	Limón
67	Matina
71	Siquirres
75	Talamanca
76	Guácimo

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Academia de Centroamérica (2016).

Otro punto importante son los diferentes factores que influyen en la baja competitividad de los cantones de Limón. La figura 2 muestra un resumen de la ubicación de los cantones de la Provincia para cada uno de los siete pilares incluidos dentro del ICC, se debe destacar que todos los cantones de Limón presentan rezagos importantes con relación a la competitividad, la infraestructura y la calidad de vida, calidad empresarial e innovación.

Determinantes de la competitividad de los cantones de Limón (Escala: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo). (2016).

Tabla N°2

Pilar	Cantones					
	Pococí	Limón	Matina	Siquirres	Talamanca	Guacimo
Economico	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo
Gobierno	Muy bajo	Muy bajo	Alto	Muy bajo	bajo	Muy bajo
Infraestructura	Muy bajo	bajo	Muy bajo	bajo	Muy bajo	bajo
Clima empresarial	bajo	bajo	Muy bajo	bajo	Muy bajo	bajo
Clima laboral	Medio	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo
Capacidad de innovacion	bajo	bajo	Muy bajo	bajo	Muy bajo	bajo
Calidad de vida	bajo	bajo	Muy bajo	Muy bajo	Medio	Muy bajo

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICC del Observatorio del Desarrollo (2016)

De acuerdo con lo observado en la figura 2, los mayores retos para mejorar la competitividad de la provincia de Limón deben enfocarse en mejorar la gestión de los gobiernos locales, la infraestructura de la región y la calidad de vida, mejorar la seguridad ciudadana y las áreas de recreación de las comunidades.

Es importante recalcar que el pilar económico está correlacionado con muchos de estos aspectos. Este pilar presenta una calificación baja en todos los cantones de la Provincia de Limón, por lo que es evidente que se requiere mejorar el dinamismo económico en todos los cantones de la región Caribe. Lo mismo sucede con el clima laboral, el cual es bajo en todos los cantones con excepción de Pococí, que presenta un clima laboral medio, Robles (2016) hace mención en su análisis a que la Región Atlántica era en diciembre del 2015 la tercera del país con la mayor tasa de desempleo, 10,9 por ciento, en comparación con una media nacional de 9,6 por ciento.

La Encuesta Nacional de Hogares, 2019 realizada por el IINEC establece que la cantidad de desempleados en la provincia de Limón ronda los 160 384 personas, lo cual es una cifra significativa y representa la segunda más alta a nivel país.

Tomando en consideración la situación de pobreza que vive la provincia de Limón, es importante plantear nuevas ideas y propuestas que vayan acompañadas de las diferentes actividades y la forma de operar de la región Caribe, aprovechando al máximo los recursos con los que esta cuenta.

La investigación busca analizar las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y los posibles beneficios económicos (inversión, desarrollo y empleo) que su instalación generaría en la provincia de Limón. Se busca, además, que los operadores de logística formen parte de una zona económica especial, tomando en consideración los diferentes puntos estratégicos (Puerto de Limón, Terminal de Contenedores de Moín, Muelle de cruceros y Puerto Moín). Estos puntos estarían llamados a colaborar y formar parte de una política económica país encaminada a dar

como resultados la creación de más empleos y una mayor tasa de crecimiento económico.

APM Terminals, compañía encargada de la operación de la (Terminal de Contenedores de Moín), insiste en la importancia de implementar medidas complementarias que impulsen la competitividad de la Zona Caribe, generen trabajos y potencien los beneficios de la TCM. La modalidad de Servicios de Logísticas Integradas es una excelente forma de aprovechar los beneficios de la TCM.

La terminal favorece el crecimiento económico del país mediante la creación de una serie de encadenamientos y externalidades; estos encadenamientos tienen el potencial de generar mayor actividad económica y empleos indirectos en la provincia de Limón, y en todo el país, como resultado de la mayor actividad comercial, por la disminución del costo de los fletes y la mejora en los tiempos de exportación e importación de mercancías.

En Limón, existe potencial y recursos para aumentar el desarrollo en la zona, y como estudiantes de Administración Aduanera y Comercio Exterior, es importante hacer aportes valiosos a la provincia y al país. Importa también aplicar el conocimiento adquirido durante el proceso de formación profesional y realizar estudios que sean utilizados por otras personas para crear empleo y desarrollo en la provincia y el país.

La modalidad de Servicios de Logística Integral busca la evolución hacia el modelo de logística integral impulsada por la globalización, además busca efectividad de la cadena de suministro, aumento de la eficiencia, mejora del servicio al cliente, incremento de las ventas, disminución en tiempos y fortalecimiento de las relaciones entre socios de la cadena.

Esta modalidad es importante en la zona de Limón: Contribuirá a la disminución de la pobreza, aumento del empleo y atracción de inversión extranjera directa. Limón necesita

ideas innovadoras y realizables que logren sacar provecho del capital humano y recursos naturales con que cuenta la provincia.

El establecimiento estratégico de una zona franca de servicios logísticos en la provincia de Limón puede llegar a funcionar como el enlace perfecto para incentivar el desarrollo de esta provincia, mediante la atracción de inversión, adicional se necesita nuevos proyectos que sirvan de complemento a los esfuerzos realizados por el Gobierno para modernizar el principal puerto del país. Ya que a muchas de las cargas que ingresen al país no será necesario trasladarlas hasta el valle central para que se les realice alguna de las operaciones de costumbre: empaque, distribución, separación, fraccionamiento, embalado, entre otros servicios que se puedan brindar. De igual forma, existe la posibilidad de que algunas empresas de cargas ingresen al país con el único fin de que se les realice alguno de los procesos antes mencionados con los consecuentes ingresos que en la actualidad no se perciben.

Existen casos de países que apuestan por esta modalidad de empresas de zonas francas y han logrado dinamizar sus economías. En el desarrollo de este proyecto se pretende estudiar qué prácticas utilizadas por ellos se pueden aplicar en Costa Rica y cuáles no. La evidencia empírica es abundante en mostrar que el crecimiento económico es el instrumento más poderoso para reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida de los países en desarrollo.

D. Objetivos

Para el abordaje de los planteamientos descritos, se establece el siguiente

Objetivo general: Analizar las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y los posibles beneficios económicos (inversión, desarrollo y empleo) de su instalación en la provincia de Limón.

Asimismo, la investigación cuenta con los siguientes objetivos específicos:

- Conocer el entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y las perspectivas teóricas para la investigación.
- Describir la normativa costarricense de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y la situación actual de la provincia de Limón como zona de atracción para la implementación de la modalidad.
- Analizar las experiencias de los países líderes en la modalidad de empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca (Ecuador, Panamá, Uruguay y El Salvador), ventajas de la modalidad y su posible aplicación como base para el desarrollo económico en la provincia de limón
- Identificar los retos y oportunidades que puede generar la instalación de Empresas de Servicios de Logística Integral en el Régimen de Zona Franca en la provincia de Limón para el desarrollo económico (inversión, desarrollo y empleo).

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO.

A continuación se delimitara el tipo de metodología utilizada para determinar el enfoque, tipo de investigación, la clasificación de la investigación, la población, la muestra, las técnicas para la recopilación de datos, el diseño de los instrumentos, la metodología para análisis de datos y el ámbito en que se lleva a cabo la investigación de campo propuesta. La investigación consiste en analizar las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón.

El modelo de investigación utilizado es el paradigma naturalista del tipo de investigación cualitativo, ya que se pretende realizar un análisis descriptivo e interpretativo de la información recopilada, puesto que se procura determinar las ventajas y competencias que se obtendrían de la inserción de empresas de servicios de logística integral en la provincia de Limón, para la región como tal.

Fundamentos filosóficos

Paradigma

En la investigación, los paradigmas indican y guían a sus seguidores con relación a lo que es legítimo, válido y razonable. El paradigma se convierte en una especie de gafas que permitirán al investigador poder ver la realidad desde una perspectiva determinada, por tanto, este determinará, en gran medida, la forma en la que desarrolle su proceso investigativo (Ramos, C. 2015, p.3)

El filósofo y científico Kunh (1962), define al paradigma como:

Un conjunto de suposiciones que mantienen interrelación respecto a la interpretación del mundo, además, el paradigma sirve como una guía base para los profesionales dentro de su disciplina, ya que indica las diferentes

problemáticas que se deben tratar y busca un marco referencial en el cual se aclaren las interrogantes mediante una epistemología adecuada. (s.p)

Es importante resaltar que, en el campo de la investigación, los paradigmas son un aspecto indispensable para definir la forma en que ésta se trabaja, ya que influyen de gran manera en el desarrollo de la investigación, de la cual se pueden obtener mayores resultados.

Paradigma Naturalista

El paradigma naturalista descansa sobre el supuesto de que hay múltiples realidades y que la investigación divergirá en lugar de converger a medida que avanza el conocimiento y que todas esas partes de la realidad están interrelacionadas de tal manera que el estudio de una parte influye necesariamente en todas las demás. (Gimeno. J.2008, p.149).

Según los autores detallan, el paradigma naturalista descansa en el supuesto de que las generalizaciones no son posibles, que lo máximo que uno puede esperar son hipótesis de trabajo, que se refieren a un contexto particular. (Gimeno.S & Pérez. A.2008, p.149).

Es fundamental señalar, según se entiende de aportaciones anteriores, que el naturalismo además de ser un paradigma es un método de investigación, que pretende explicar la realidad de un fenómeno como una fuente original y fundamental de todo lo existente. En este caso, el abordaje principal de la investigación es evidenciar la factibilidad de la apertura de empresas que puedan gozar de exenciones, bajo la implementación de una modalidad de servicios de logística integral, en la cual lo que se busca con su aplicación es el desarrollo, empleo e inversión, principalmente en la provincia de Limón; con el objeto de estudiar casos aislados de cada una de las realidades de los países líderes y explicar los fenómenos sociales y económicos a través de las experiencias.

Enfoque Cualitativo

La investigación se desarrolla con un enfoque de carácter cualitativo, permitiendo obtener distintas opiniones provenientes de las diferentes partes involucradas; es decir, comprender sus actitudes, motivaciones y comportamiento, como población en estudio.

Hernández (2010) indica que el enfoque cualitativo también se guía por áreas o temas significativos de investigación. Por otra parte, en lugar de que la posición de las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos), los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Es por ello que la investigación se centra en la posibilidad de establecer una o varias empresas de servicios de logística integral, bajo el régimen de Zona Franca, en la provincia de Limón, como eje de desarrollo para la región. El desarrollo de la investigación aportó resultados positivos y negativos al respecto.

Es importante señalar que el método de investigación es cualitativo, ya que se interesa por captar la realidad social, es decir a partir de la percepción que tiene el sujeto de su propio contexto, además, busca crear una conceptualización con base en el comportamiento y conocimiento.

El método cualitativo aplicado a la investigación, es un método que permite estudiar el contexto social, económico, político y cultural de la provincia de Limón, con el único fin de identificar oportunidades comerciales que faciliten la promoción, crecimiento y desarrollo de la provincia, a través de la mejora de los servicios de logística integral que forman parte de una modalidad de servicios dentro del régimen de Zona Franca.

Los autores Denzin & Lincoln (2003, p.13), definen la investigación cualitativa;

La investigación cualitativa es un campo de investigación por derecho propio. Atraviesa disciplinas, campos y temáticas¹. Una compleja e

interrelacionada familia de términos, conceptos y supuestos rodea al término investigación cualitativa. Estos incluyen las tradiciones asociadas con el foundationalism, positivismo, post-foundationalism, post-positivismo, post-estructuralismo, y las muchas perspectivas de investigación cualitativa, y métodos conectados con estudios culturales e interpretativos.

También

La perspectiva de la investigación muestra una mayor tendencia a examinar el sujeto en su interacción con el entorno al cual pertenece, en función de la situación de comunicación de la cual participa, apoyándose en el análisis sistémico que tiene en cuenta la complejidad de las relaciones humanas y la integración de los individuos al todo social. (Monge, A., Guía didáctica, 2011, p.22).

Entre las características del enfoque cualitativo que contribuyen a la investigación, se pueden citar las que aporta Ramos (2015), citando a Hernández (2010):

- a) Es un proceso de observación inductiva, ya que parte de hechos particulares hacia una conclusión en general; permitiendo que la investigación conozca la opinión de los individuos en estudio.
- b) No se prueban hipótesis, sino que se generan durante el proceso y se perfeccionan conforme se recaban más datos; son un resultado del estudio.
- c) Se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados completamente. Tal recolección consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos más bien subjetivos).
- d) Se utiliza técnicas para recolectar datos, tales como la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, discusión en grupo,

evaluación de experiencias personales e introspección con grupos o comunidades.

- e) Trabaja con grupos pequeños, en este caso áreas específicas, parte de una muestra pequeña para establecer luego parámetros mayores.
- f) El proceso de indagación es más flexible y se mueve entre las respuestas y el desarrollo de la teoría.
- g) La investigación cualitativa se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de los individuos en estudio.
- h) El enfoque determina cómo se va a abordar el problema de la investigación y el tratamiento del objeto de estudio, de acuerdo con el paradigma que orienta la investigación (p.15-16).

Tipo de Investigación

El tipo de investigación es de carácter descriptiva, ya que se lleva a cabo cuando queremos mostrar las características de un grupo, de un fenómeno o de un sector, a través de la observación y medición de sus elementos. La información que nos proporciona un análisis descriptivo, además de ser un fin en sí mismo, se puede utilizar como base de partida para el desarrollo de una investigación más específica. (Lafuente, C. & Marin, A., 2008).

El estudio se enmarcó dentro de una investigación de carácter descriptivo. A tal efecto, Danhke (citado por Hernández, Fernández y Baptista, 2003), señala que “los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p. 117). En definitiva, permiten medir la información recolectada para luego describir, analizar e interpretar sistemáticamente las características del fenómeno estudiado con base en la realidad del escenario planteado. Para Tamayo (1998, citado de Flores, R., 2017) la investigación descriptiva:

Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, composición o procesos de los fenómenos. El enfoque que se hace sobre conclusiones es dominante, o como una persona, grupo o cosa, conduce a funciones en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre las realidades de los hechos y sus características fundamentales es de presentarnos una interpretación correcta (sp)

Es fundamental señalar según las conceptualizaciones anteriores, la investigación descriptiva ayuda a la recolección de información, con el fin de estudiar en este caso el comportamiento de los servicios de logística bajo la implementación de una categoría que busca diversificar procesos, mediante las aportaciones de países a nivel de la región centroamericana que sirven de guía para la creación de actividades uniformes en la cadena de suministro y de logística internacional.

Fuentes de Información

Las fuentes de información son instrumentos para el conocimiento, búsqueda y acceso a la información, es decir, constituyen todos los elementos capaces de suministrar información para realizar una investigación, y de esa forma construir el marco teórico. “Las fuentes de información se refieren al cumulo de datos existentes en determinado ente (público o privado) y que sirven de sustento teórico o de referencia para la investigación en el aula que se desea hacer” (Abarca, G., 2013, p.147).

La información proviene de fuentes existentes, la misma ya registrada en libros, artículos, sitios web, etc. Esta también puede ser obtenida por medio de la recolección de datos, ya sea por entrevistas u otro instrumento de investigación.

Fuentes de información Primaria:

“Son todas aquellas fuentes de información que publican o suministran datos recogidos por ellos mismo o bien toda aquella bibliografía escrita por manos del propio autor
“(Abarca, G., 2013, p.147).

Este tipo de fuentes contienen información original es decir son de primera mano, son el resultado de ideas, conceptos, teorías y resultados de investigaciones. Contienen información directa antes de ser interpretada, o evaluada por otra persona. “Las principales fuentes de información primaria son los libros, monografías, publicaciones periódicas, documentos oficiales o informe técnicos de instituciones públicas o privadas, tesis, trabajos presentados en conferencias o seminarios, testimonios de expertos, artículos periodísticos, videos documentales, foros. “(Universidad Autónoma de Estado de Hidalgo, 2015).

Las fuentes de información primaria en la investigación son provenientes de los informes emitidos por parte del Estado de la Nación de Costa Rica, informes anuales de la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER), Tesis consultadas sobre el régimen de Zonas Francas en la Universidad Braulio Carrillo, informes técnicos sobre la implementación de la nueva terminal de contenedores en la provincia de Limón, estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Legislaciones en materia de Zona Franca, etc.

Fuentes de Información Secundaria

Es toda aquella fuente de información que no cumple el rasgo anterior;” es decir, no son de primera mano, por ejemplo: entrevistas a una persona de lo que dijo el Ministro, identificación de las etapas de Piaget por otros autores, publicaciones posteriores a la oficial en el caso de censos, entre otros.” (Abarca, G., 2013, p.147).

“Son las que ya han procesado información de una fuente primaria. El proceso de esta información se pudo dar por una interpretación, un análisis, así como la extracción y

reorganización de la información de la fuente primaria.” (Universidad Autónoma de Estado de Hidalgo, 2015).

Los criterios y análisis emitidos en la investigación, provienen de los informes técnicos y estudios emitidos por las instituciones públicas y privadas que forman parte de las actividades de servicios de logística integral; a lo que vale adicionar bases de datos bibliográficas y manuales de procedimientos aduaneros etc.

Fuentes de información no Existentes:

“Es aquella información que de momento no existe formalmente, sino que debe indagarse para refutar, ratificar o ahondar la información existente respecto de algún tópico.” (Abarca, G., 2013, p.148).

Este tipo de información se puede ser recolectada por medio de instrumentos de recolección de datos como, por ejemplo: cuestionarios, entrevistas, test, entre otros.

Para la aplicación de este tipo de fuentes de información, se crearon instrumentos como la entrevista, la cual estuvo dirigida a especialistas en aduanas y comercio internacional, personas encargadas de empresas SEL en Costa Rica, y encargados de Zonas Francas, adicional se les aplico cuestionario a funcionarios públicos con el fin de ratificar la información con la existente en referencia al tema de investigación.

Fuentes de información Electrónica:

En la investigación se obtiene información a través de bases de datos que sirven para fundamentar el comportamiento del fenómeno en estudio. Adicionalmente, es importante señalar que las consultas realizadas se extraen de materiales disponibles en formato electrónico; en este caso haciendo referencia a los informes del Estado de la Nación, los cuales describen y detallan la realidad de la provincia de Limón, como objeto de estudio para el desarrollo de nuevas inversiones y generación de empleo.

También es relevante mencionar los estudios e informes anuales realizados por entidades gubernamentales (COMEX, PROCOMER, INEC - Instituto Nacional de estadísticas y Censos -, Estado de la Nación, etc), donde se recopilan datos estadísticos e indicadores económicos para la toma de decisiones, los cuales pueden ser obtenidos a través de las diversas plataformas disponibles para los usuarios.

Población

Es el conjunto de todos los sujetos en estudio, para este caso haciendo referencia a las empresas de logística integral que operan bajo la modalidad de Zona Franca, que tengan intereses comunes y un fenómeno objeto de estudio.

Se debe definir y delimitar la población en espacio geográfico, es por ello que para la investigación se optó por la provincia de Limón, en la cual se analizan tanto las empresas del sector público como privado; tales como la nueva terminal de contenedores de Moin (APM), personal de la Aduana de jurisdicción, JAPDEVA, PROCOMER, Ministerio de Trabajo, Depósitos Aduaneros, Agentes de Aduanas, Navieras, empresas de Zonas Francas y las empresas que ofrecen servicios de logística integral (Atlantic Container Terminals, S.A, Caribbean logistics Corporation S.A., Chiquita tropical ingredients, S,A, entre otras)

Muestra

En la práctica no se utilizan todos los individuos de la población, sino que se selecciona una muestra.” La muestra es el subconjunto de la población, seleccionado por algún método de muestreo, sobre el cual se realizan las observaciones y se recogen los datos.” (Abarca, G., 2013, p.151).

Dentro de la población y muestra, los individuos son un elemento que no son necesariamente personas; pueden ser objetos o acontecimientos. De esta es importante detallar que el sujeto es otro elemento fundamental dentro de la población y muestra, de las que son unidades individuales constituyentes del estudio.

La muestra determina la unidad de análisis y cuáles son las características de la población. Hernández (2010, p.175), define la muestra;

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. Con frecuencia leemos y escuchamos hablar de muestra representativa, muestra al azar, muestra aleatoria, como si con los simples términos se pudiera dar más seriedad a los resultados. (Hernández, 2010, p.177).

También

Es importante mencionar que las muestras probabilísticas son esenciales en los diseños de investigación transaccionales, tanto descriptivos como correlacionales-causales (las encuestas de opinión o surveys, por ejemplo), donde se pretende hacer estimaciones de variables en la población. Estas variables se miden y se analizan con pruebas estadísticas en una muestra, donde se presupone que ésta es probabilística y todos los elementos de la población tienen una misma probabilidad de ser elegidos. (Hernández, 2010, p.177).

Para llevar a cabo el proceso de muestreo se opta por realizar un conjunto de operaciones que permitirán encontrar las características de la población objeto de análisis; para este caso serían las empresas de zona franca bajo la modalidad SEL radicadas en la provincia de Limón, así como otras de la misma modalidad ubicadas dentro de la Gran Área Metropolitana. Dicha muestra se considera representativa para demostrar los resultados de la investigación, en cuanto a la inserción de nuevos servicios logísticos que, mediante una categoría dentro del régimen de Zona Franca, estarán interconectados con plataformas de servicios brindadas por entes privados.

A continuación, un cuadro representativo de la cantidad de Empresas objeto de muestreo en la investigación:

Tabla N°3

Tipo de Empresas	Cantidad de Empresas
Empresas SEL dentro de la GAM	17
Empresas de Zona Franca en la provincia de Limón	24
Depósitos Aduaneros en la provincia de Limón	12
Entes privados en la provincia de Limón: APM terminals, Asociación Cluster de logística del Caribe.	2
Entes públicos en la provincia de Limón: JADPEVA, PROCOMER, Aduana de Limón, Ministerio de Trabajo.	4
Agentes de aduanas en la provincia de Limón: TICAL, DHL, Expedito, Humberto Alvarez, OPARD, TLA, transmares, Aeromar, Multimodal, Rex Servicios aduanales.	10
Navieras	9
Empresas de Zona Franca dentro de la GAM	6
TOTAL	84

Fuente: Elaboración propia, tomando en consideración información reflejada en el sistema TICA del Ministerio de Hacienda.

En la selección de la muestra representativa se toma como referencia un subgrupo de la población, el cual está constituido por instituciones que, por razones de ubicación, contribuyen a proporcionar información más específica de la realidad socioeconómica, así como de la trazabilidad de las operaciones de comercio exterior que se desarrollan en la provincia de Limón, utilizando sus principales puertos. Estos puertos permiten la apertura y fluidez comercial del 80% de la carga objeto de importación y exportación hacia diferentes mercados internacionales.

Es relevante hacer mención de que las empresas objeto de análisis representan un prestigio comercial a nivel de transacciones aduaneras y de comercio exterior en el país. El único fin de estas empresas es fortalecer la cadena de abastecimiento; lo cual aporta un valor agregado, de tal manera que promueve seguridad y confianza para el usuario final, en cada una de las actividades logísticas y de distribución.

Ahora bien, esta proyección, evidentemente ambiciosa, no pudo ser cumplimentada por razones lamentablemente valederas relacionadas con imposibilidades de muchas de las entidades con las que en un principio se contó: desconocimiento del tema, desinterés manifiesto, condición empresarial no vinculante; y otras...

Interesa apuntar otras consideraciones. Como bien se dijo la proyección inicial era ambiciosa, no solo por el surgimiento de las razones expuestas, sino también por el volumen de la selección; hecho que salió a relucir en análisis posteriores y que dejaron bien claro la conclusión de que allí había material para otras investigaciones.

Así pues, por unas causas o por otras, y por ambas, la muestra quedó reducida a un número inferior del cual se da cuenta en otro cuadro representativo.

Dimensión de la Muestra

Tabla N^a 4

Tipo de Empresas	Cantidad de Empresas
Empresas SEL dentro de la GAM	4
Empresas de Zona Franca en la provincia de Limón	4
Tipo de Empresas	Cantidad de Empresas

Fuente: Elaboración propia, 2019.

Recopilación de datos

Se refiere directamente al “procedimiento empleado para obtenerlos. Describir tal procedimiento equivale fundamentalmente a caracterizar el método y los instrumentos”. (Abarca, G., 2013, p.154).

Método, en general, es un conjunto de procedimientos sistemáticos diseñados para lograr un objetivo. En el caso más específico que ahora interesa, “métodos de recolección son estrategias (conjunto y secuencias de procedimientos), que han sido diseñadas para la obtención de datos (información).” (Abarca, G., 2013, p.154).

La recolección de datos es el proceso por el cual se selecciona la información con el fin de dar respuesta al problema y reúne tres requisitos esenciales: confiabilidad, validez y objetividad. Para la presente investigación la recolección de datos se efectuó mediante instrumentos llamados encuestas y entrevistas.

Los instrumentos pueden ser calificados de muchas maneras; pero en este punto del estudio importa únicamente distinguir estas dos clases:

- Instrumentos de simple recolección.
- Instrumentos de mediación.

Para este caso, los instrumentos de simple recolección, como su nombre lo indica, solo tienen como propósito recoger la información en forma organizada, útil a los propósitos de la investigación.

Los instrumentos de mediación, en cambio, van más allá. Intentan medir normalmente de modo indirecto: capacidades, rasgos, actitudes de sujetos o cualquier otro aspecto de las unidades estudiadas.

Descripción de los instrumentos: tipo de ítems, triangulación, aplicación, ventajas, desventajas, otros.

En la investigación existen diferentes tipos de instrumentos para medir las variables de interés, y en algunos casos llegan a combinarse varias técnicas de recolección de los datos. En el desarrollo del proyecto se utilizaron instrumentos cualitativos y cuantitativos, entre los cuales se detallan los siguientes:

Entrevista

Es una de las técnicas más usadas en la investigación. Mediante esta una persona (entrevistador), solicita información a otra (entrevistado).

La entrevista puede ser uno de los instrumentos más valiosos para obtener la información y aunque aparentemente no se necesita estar muy preparado, es posible definir a la entrevista como el “arte de escuchar y captar información”, esta habilidad requiere capacitación, pues no cualquier persona puede ser un buen entrevistador. Abarca, G. (2015).

165

Denzin (1991) citado por Rojas (2010, p.85) la define como “un encuentro en el cual el entrevistador intenta obtener información, opiniones o creencias de una o varias personas”; además, la clasifica de acuerdo con su grado de estructuración en:

- Estandarizadas programadas, en las que el orden y la redacción de las preguntas es el mismo para todos los entrevistados.

- Estandarizadas no programadas, para este encuentro el investigador elabora un guión, donde la secuencia de las preguntas estará determinada por el desenvolvimiento mismo de la conversación.
- No estandarizada, no hay guión, ni preguntas pre-especificadas, el entrevistador está en libertad para hablar sobre varios tópicos y es posible que surjan hipótesis de trabajo que pueden probarse durante el desarrollo del encuentro, este tipo de entrevista es adecuada para estudios exploratorios.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014), en su libro Metodología de la investigación establece las siguientes características de las entrevistas cualitativas:

1. El principio y el final de la entrevista no se predeterminan ni se definen con claridad, incluso las entrevistas pueden efectuarse en varias etapas. Es flexible.
2. Las preguntas y el orden en que se hacen se adecuan a los participantes.
3. La entrevista cualitativa es en buena medida anecdótica y tiene un carácter más amistoso.
4. El entrevistador comparte con el entrevistado el ritmo y la dirección de la entrevista.
5. El contexto social es considerado y resulta fundamental para la interpretación de significados.
6. El entrevistador ajusta su comunicación a las normas y lenguaje del entrevistado.
7. Las preguntas son abiertas y neutrales, ya que pretenden obtener perspectivas, experiencias y opiniones detalladas de los participantes en su propio lenguaje (pág. 408)

Por su parte, Valles (1999) citado por Rojas (2010, p.87) distingue dos tipos de entrevistas: individuales y grupales; denominadas grupos focales.

Entrevistas individuales.

Taylor y Bogdan (2000, p.74) la definen como "una conversación, verbal, cara a cara y tiene como propósito conocer lo que piensa o siente una persona con respecto un tema en particular". Por su parte, Albert (2007, p.242) señala que es "una técnica en la que una persona (entrevistador) solicita información a otra (entrevistado/informante) para obtener datos sobre un problema determinado". Es decir, que puede definirse como una conversación con finalidad y se busca que el entrevistado exprese libremente todos sus pensamientos y sentimientos acerca de dichos temas.

Ventajas de la entrevista individual:

1. Es conversacional, no directiva, sin juicio de valor.
2. Permite hacer preguntas más complejas con mayor detenimiento.
3. Produce mayor participación.

Desventajas de la entrevista individual:

1. Los datos que se recolectan consisten en enunciados verbales, por ende, susceptibles de falsedades, exageraciones y distorsiones.
2. Es posible que exista discrepancia entre lo que dicen y lo que hacen.
3. Al no observarse directamente a las personas en su vida cotidiana, no se conoce suficientemente el contexto para comprender muchas de las perspectivas en las que se está interesado.
4. Mala comprensión del lenguaje de los informantes.

En esta investigación se realizarán entrevistas individuales a diferentes personas asociadas al régimen de Zona Francas, operaciones de comercio, asesores en modalidad SEL, profesores de la carrera en Administración Aduanera y Comercio Exterior, abogados especialistas en modalidad SEL, Ministerio de Comercio Exterior, Promotora de Comercio Exterior, población limonense, empresas que se encuentran dentro del régimen Zona Franca modalidad SEL, empleados de Zona Franca. Estas entrevistas serán realizadas con el fin de obtener datos relevantes y significativos para el desarrollo de esta investigación.

Cuestionarios.

En fenómenos sociales, el instrumento más utilizado para recolectar los datos es el cuestionario. Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis, el cuestionario puede ser personal, por correo o en forma colectiva. El diseño del cuestionario deberá fundamentarse en el marco teórico, sus variables y los objetivos de la investigación, puede ser aplicado por correo o en forma colectiva.

Cada pregunta que se incluya deberá estar relacionada con las variables indicadoras u objetivos. Es muy aconsejable que cuando se elabore el cuestionario se tenga a la mano la operatividad de las variables, para asegurarse de que todos los indicadores están siendo investigados.

Abarca, G. (2015, p.163).

Procedimiento para su elaboración:

Al diseñar y aplicar el cuestionario, se recomienda seguir las etapas que se enumeran a continuación:

1. Diseño de la muestra.
2. Preparación de un directorio para aplicar el cuestionario
3. Diseño y aplicación de un cuestionario piloto para definir las áreas de estudio
4. Preparación del cuestionario definitivo
5. Aplicación del cuestionario a una muestra representativa
6. Tabulación
7. Análisis e interpretación de resultados.

Ventajas del cuestionario.

Entre las ventajas del cuestionario se mencionan las siguientes:

Son económicos: Los cuestionarios son una de las formas más económicas de obtener datos cuantitativos. Las encuestas online y móviles tienen un coste especialmente bajo y un amplio alcance.

Son prácticos: Se pueden dirigir a un público específico y administrar de diferentes maneras. Puedes seleccionar las preguntas, así como el formato (abierto o de opción múltiple).

Rápidos resultados: Es rápido y fácil obtener respuestas con herramientas online y móviles.

Escalabilidad: Los cuestionarios y las encuestas permiten obtener información de un gran público. En internet, es posible distribuir preguntas a cualquier persona, en cualquier parte del mundo (siempre y cuando tengan conexión a internet).

Anonimato del usuario: Las encuestas online y por correo electrónico conservan el anonimato de los encuestados.

No hay presión: Con los cuestionarios por correo, online o por correo electrónico, no hay límite de tiempo y nadie al otro lado a la espera de una respuesta.

Abarca todos los aspectos de un tema: Una de las mayores ventajas de los cuestionarios es poder hacer varias preguntas, son eficientes, económicos y fáciles de administrar, se pueden crear múltiples encuestas relacionadas unas con otras.

Desventajas del cuestionario

Falta de sinceridad: Es posible que los encuestados no sean sinceros al 100% en sus respuestas.

Falta de respuestas exactas: A veces los encuestados pasan de una pregunta a otra rápidamente, o toman decisiones en una fracción de segundo, afectando la validez de los datos.

Diferencias en la comprensión e interpretación: El problema de no hacer las preguntas a los usuarios cara a cara es que se pueden interpretar de forma distinta.

Sentimientos y significados que no se transmiten de forma correcta: Una encuesta o un cuestionario no puede captar totalmente las respuestas emocionales o los sentimientos de los encuestados.

Preguntas son difíciles de analizar: Las preguntas abiertas tienen respuestas individualizadas que no pueden cuantificarse y deben ser analizadas por una persona.

Preguntas omitidas: Con los cuestionarios, es posible que se omitan algunas preguntas. Si no hay preguntas obligatorias, se corre el riesgo de que no se conteste a algunas preguntas.

Problemas de accesibilidad: Las encuestas pueden no ser adecuadas para usuarios con impedimentos visuales o auditivos o con otras dificultades como analfabetismo.

En esta investigación el cuestionario se aplicará personalmente, en línea y en forma individual, a una población que conoce sobre la modalidad SEL del régimen de Zona Franca. El cuestionario tiene preguntas abiertas, cerradas y mixtas.

1. Preguntas Abiertas en la encuesta:

Son aquellas preguntas que deben ser contestadas por el encuestado con sus propias palabras, permitiendo total libertad en la respuesta.

2. Preguntas Cerradas en la encuesta:

El encuestado tiene que elegir entre las opciones establecidas. A su vez se dividen en:

2.1) Elección única: Sólo puede ser elegida una opción de entre las opciones planteadas en la pregunta. Son preguntas excluyentes entre sí.

- a. Dicotómicas: Son preguntas que se responden con un Sí o con un No, o en su defecto No sabe, No contesta o No responde.
- b. Politómicas: También conocidas como categorizadas, presentan varias alternativas para que el encuestado elija la más conveniente.

2.2) Elección múltiple: Se utiliza cuando las opciones de respuesta no son excluyentes entre sí.

3) Preguntas Mixtas en la encuesta: Se componen de una parte de pregunta cerrada, donde el encuestado puede elegir una opción o varias de las planteadas y pregunta abierta dando la posibilidad de escribir la propia respuesta si dentro de las diferentes opciones no se encuentra la respuesta adecuada. En la aplicación podrán ser mixtas todas aquellas preguntas que tengan la opción “Añadir opción de respuesta abierta (Otros)” al editarlas en la pestaña “Opciones básicas”.

Cada tipo de pregunta tiene una utilidad diferente, su buen uso contribuye a que se logren resultados óptimos para el análisis de las respuestas obtenidas.

Observación

Abarca menciona que la observación “es una de las etapas más importantes del proceso de la investigación, fundamenta como se planteara el problema, como se elabora el marco teórico y el informe de resultados.” (Abarca, 2015, p. 156)

Albert señala “se trata de una técnica de recolección de datos que tiene como propósito explorar y describir ambientes... implica adentrarse en profundidad, en situaciones sociales y mantener un rol activo, pendiente de los detalles, situaciones, sucesos, eventos e interacciones”. (Albert, 2007, p. 232)

Este método de recolección de datos consiste en el registro sistemático, válido y confiable de comportamientos y situaciones observables, a través de un conjunto de categorías y subcategorías.

Tipos de observación:

La observación se puede clasificar en diferentes tipos, los utilizados en esta investigación son la observación documental y la observación de campo.

Observación documental.

Tal como lo refiere su nombre es la que se aplica a diferentes escritos, tales como libros, documentos aduaneros, revistas, informes, entre otros.

El procedimiento para realizar la observación documental parte, inicialmente, de la revisión bibliográfica; después se integra al fichero bibliográfico, en donde se organiza toda la bibliografía y documentación.

Cuando se han agotado las probabilidades de conseguir más bibliografía y documentación sobre el tema, se procede a elaborar las fichas de trabajo para reunir todos los conocimientos teóricos que darán fundamento a la investigación. “La observación documental es básica para construir el marco teórico de la investigación y la más utilizada en todo tipo de disciplina. Implica que las fuentes de información se utilizan adecuadamente, para asegurar su imparcialidad es necesario.” (Abarca, G., 2015, p.158).

1. Acudir preferiblemente a fuentes principales.
2. Utilizar a los clásicos de la especialidad tanto antiguos como modernos.
3. Seleccionar la mejor literatura disponible para plantear el estudio.
4. No solo recopilar y acumular información si no valorarla, analizarla y hacer aportaciones personales.
5. La calidad de la investigación no se mide por su cantidad, sino por su contenido
6. La información deberá referirse al problema, ser actualizada y sistematizada.

Datos secundarios (recolectados por otros investigadores)

Implica la revisión de documentos, registros públicos y archivos físicos o electrónicos.

Recolección de datos secundarios.

Las bibliotecas son la mejor opción que se presenta al investigador, en especial en cuanto se refiere a libros, revistas científicas y boletines informativos. Tampoco deben dejarse de registrar otros lugares que pueden reunir información de este tipo: archivos y bibliotecas privadas, de organismos e instituciones públicas o privadas, librerías, puestos de venta de periódicos, etc. También las redes informáticas hacen posible una búsqueda sistemática de los materiales bibliográficos existentes.

Las bibliotecas ofrecen tres tipos de ficheros que, si son adecuadamente usados, proporcionan un cuadro completo de la información existente sobre un tema:

- Ficheros por autor.
- Ficheros temáticos.
- Ficheros de títulos de libros y artículos.

Las fichas son unidades de registro, no objetos físicos de determinadas características. Por ello, son fichas las que se hacen en cartulinas, pero también deben considerarse como tales los registros que se hagan en cualquier clase de papel o las bases de datos que se manejan por computadora.

El valor de las fichas reside en que ellas permiten recopilar las informaciones que necesitamos para una determinada investigación. Si las fichas son completas y reflejan fielmente los datos originales, será posible desarrollar la investigación con la seriedad que requiere todo trabajo científico.

Se realizarán ficheros con la información de los diferentes países, modelos y datos que es importante conocer para, una vez integrados en el conjunto de datos de otros países de la región, lograr establecer un análisis comparativo del régimen.

Validación de instrumentos: Criterio de jueces, pruebas piloto (cómo dónde)

La validación del instrumento se realizó bajo el criterio de jueces. Esta se aplicó a personas relacionadas con el régimen de Zona Franca, asesores en modalidad SEL, profesores de la carrera en Administración Aduanera y Comercio Exterior, abogados especialistas en SEL, Ministerio de Comercio Exterior, Promotora de Comercio Exterior.

El instrumento se les envió a las siguientes personas para su validación:

Validación de datos

Tabla N^o 5

Nombre	Cargo	Correo electrónico
Sucy Wing Ching	Funcionaria del departamento Normativo en la Aduana de Limón	sussywing@gmail.com
Deborah Castillo García	Jefe del Departamento Técnico en la Aduana de Limón	Castillogd@hacienda.go.cr>
Rodolfo Arce Portuguez	Sub-Director de Escuela de Administración Pública UCR	rodoarce@racsa.co.cr
Luis Rivera Sánchez	Profesor del curso “Regímenes Aduaneros y sus procedimientos” y “Taller Práctico” en la Sede del Caribe	luis.riverasanchez@ucr.ac.cr
Humberto Gonzales de la Paz	Filólogo, Asistente Académico	klixto14@gmail.com
Ronald Garita LLM	Abogado en derecho del Comercio Internacional y Aduanero	servicomex@racsa.co.cr
Yeudy Duran Núñez	Gerente Caribbean Logistics Corporation	jduran@clcorpcr.com

Tratamiento de los datos: redacción, disposición, análisis (inductivo-objetivo) transformación (tipo de gráfico).

Para realizar un correcto tratamiento de los datos, el analista debe conocer cuáles tipos estadísticos son pertinentes y cómo analizar o leer los resultados de manera correcta.

En la metódica del análisis cualitativo las etapas no suceden unas a otras, como ocurre en el esquema secuencial de los análisis convencionales, sino que se produce un análisis en progreso, o más bien sigue un esquema en espiral que obliga a retroceder una y otra vez a los datos para incorporar los necesarios hasta dar consistencia a la teoría final y conclusión.

Huberman y Miles proponen tres subprocesos vinculados entre sí para realizar el análisis:

- a) La reducción de datos, orientada a su selección y condensación y se realiza bien anticipadamente (al elaborar el marco conceptual, definir las preguntas, seleccionar los participantes y los instrumentos de recogida de datos), o una vez recolectados mediante la elaboración de resúmenes, codificaciones, relación de temas, clasificaciones, etc.
- b) La presentación de datos, orientada a facilitar la mirada reflexiva del investigador a través de presentaciones concentradas, como pueden ser resúmenes estructurados, sinopsis, croquis, diagramas, etc.
- c) La elaboración y verificación de conclusiones, en la que se utilizan una serie de tácticas para extraer significados de los datos, como pueden ser la Comparación/contraste, el señalamiento de patrones y temas, la triangulación, la búsqueda de casos negativos, etc.

En la investigación se realizarán diferentes tratamientos de los datos mediante dos tipos, análisis descriptivo de los datos, técnicas de representaciones graficas de las distribuciones de frecuencias

Análisis descriptivo de los datos.

Para la presente investigación se utilizó el método inductivo. El método inductivo, es aquel método científico que obtiene conclusiones generales a partir de premisas particulares.

La primera tarea del analista es, a partir de una información confiable y válida, hacer una descripción de las características de las unidades de análisis, una segunda tarea, si es el caso, hace referencia a la comparación de sub-grupos en relación con una o más características que son importantes en los objetivos formulados por el investigador. Esta secuencia de tareas en el campo del análisis de los datos tiene como objetivo encontrar:

- Aspectos que caractericen, en términos cuantitativos, a los colectivos o procesos, en los cuales se han definido, problemas de investigación –descripción de variables.
- Clasificaciones, tipologías, diferencias o comparaciones entre ellos.
- Relaciones entre variables sociológicas.

Técnicas de representaciones graficas de las distribuciones de frecuencias.

Los gráficos o figuras constituyen uno de los medios más usados y más difundidos para la presentación y análisis de la información cuantitativa. Esto se debe al hecho de que las ideas presentadas gráficamente son entendidas con mayor rapidez que las explicaciones textuales o numéricas.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019), en su documento guía para la presentación de gráficos estadísticos establece define las técnicas de representaciones de la siguiente forma:

La presentación de información estadística tiene dos opciones de formato: el tabular y el gráfico. El primero consiste en el ordenamiento de los datos seleccionados, en filas y columnas, denominado cuadro estadístico. El formato gráfico consiste en la utilización de puntos, líneas y figuras que sirven para mostrar magnitudes, asociadas a una escala de medición, de manera que se facilita la comparación e interpretación de los datos estadísticos, sin que necesariamente se incluyan los valores numéricos. (pág. 7)

Tipos de gráficos

La mayoría de las personas han visto o analizado y hasta construido figuras o gráficos y posiblemente han notado que hay una gran variedad de ellos. En el desarrollo del trabajo sólo se hará referencia a los de mayor uso. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019), en su documento guía para la presentación de gráficos define de la siguiente forma los tipos de gráficos:

- Gráfico de barras En el gráfico de barras, los datos se representan por medio de rectángulos de igual base sobre el eje de conceptos; en tanto que la longitud del otro lado corresponde al valor del dato, según la escala utilizada en el eje de valores. Cuando se grafica más de una categoría existen diferentes modalidades de presentación. (p. 25)
- Gráfico de líneas En este tipo de gráfica los valores del indicador se representan con un punto, los cuales se unen mediante líneas para facilitar la visualización del comportamiento del indicador. Estos gráficos se emplean cuando es necesario representar las tendencias de una serie de datos, y éstos son numerosos o continuos; los gráficos de línea pueden cubrir períodos de minutos, horas, días, semanas, meses o años. (p. 33)

- Gráfico circular o de torta Estos gráficos nos permiten ver la distribución interna de los datos que representan un hecho, en forma de porcentajes sobre un total. Los gráficos circulares son adecuados para recalcar la magnitud relativa de los componentes del total. Consiste en dividir un círculo en sectores cuyas superficies sean proporcionales a las cantidades correspondientes a cada categoría. Dado que los sectores circulares dependen de su ángulo central, éstos se determinan estableciendo la proporcionalidad respecto a 360° , que es el ángulo de la circunferencia. (p. 37)
- Gráfico semicircular Este gráfico consiste en dos semicírculos contrapuestos por su diámetro en los cuales es posible mostrar fenómenos cuyas variables están íntimamente relacionadas entre sí, tales como: emigración e inmigración; exportación e importación; entradas y salidas; etc. (p. 48)

CAPÍTULO 1

Entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca y las perspectivas teóricas para la investigación.

Para el presente trabajo final de graduación denominado: Empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón, no se encontró investigaciones en el país que fuesen similares al enfoque deseado para el presente proyecto.

Se indagó en las principales universidades del país: Universidad de Costa Rica, , Universidad Nacional de Costa Rica, Universidad Braulio Carrillo, Universidad Metropolitana Castro Carazo, que imparten la carrera de Administración Aduanera y Comercio Internacional y no se encontraron investigaciones enfocadas en la modalidad de empresas de servicios de logística integral. No obstante, esto es un incentivo para el desarrollo de la investigación por lo novedoso del tema, lo cual justifica la necesidad de esta investigación para brindar fuentes de consulta a los colegas, el sector aduanero y colaborar con diferentes proyectos que se deseen desarrollar en el país.

1.1 Entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.

El modelo de Zona Franca a nivel internacional se ha establecido como una estrategia con la cual los países han logrado dinamizar su productividad y economía, además facilita la transferencia de tecnología e impulsa los encadenamientos productivos intersectoriales.

Las diferentes noticias, investigaciones y datos estadísticos publicados por la Asociación de Zonas Francas de las Américas han mencionado como las Zonas Francas

son un principal instrumento de generación de empleos, atracción de inversión extranjera directa y de diversificación industrial en los países de la región, algunos datos estadísticos “el Régimen de Zona Franca en América genera 925.000 empleos directos y alrededor de 1.180.000 empleos indirectos, indicadores que confirman que son un instrumento atractivo para los gobiernos, ya que traen consigo grandes beneficios para los países de la región”(Fonseca, 2016, párr.3).

Es bueno señalar que en este mismo tema de desarrollo de las zonas francas y su futuro, Raúl Torres, experto de la OMC, aseguró al sitio web Estrategias y Negocios (E&N) la siguiente información:

Para la OMC las zonas francas no tienen que ser desmontadas del todo, ya que lo que se cuestiona son los subsidios que se otorgan a la exportación o a la sustitución de importaciones, los cuales son prohibidos y pueden ser impugnados por los otros miembros bajo el mecanismo de solución de diferencias de la OMC. Además indica que las zonas francas poseen un atractivo que va más allá de los incentivos fiscales, pueden ofrecer otros atractivos como acceso a una infraestructura mejorada, a servicios públicos y privados más eficientes y la posibilidad de implementar de manera acelerada medidas de facilitación del comercio.(Fonseca, 2016)

Cuando se habla de servicios logísticos en el nivel mundial, se deben conocer los principales operadores y cuáles son sus funciones “un operador logístico es una empresa especializada en gestionar parte o la totalidad de los procesos incluidos en la cadena de suministro de la empresa contratante” (Noza, 2018, párr. 3). Los operadores se conocen a nivel mundial como 1PL, 2PL, 3PL y 4PL. La figura realiza diferentes funciones las cuales serán establecidas de acuerdo a las necesidades del cliente como: almacenamiento, gestión de inventarios, transporte y distribución y el sistema de información, entre otros.

A continuación se detalla el funcionamiento de cada uno de los operadores logísticos de acuerdo con lo mencionado por Adrià Noza (2018) en la página MECALUX

LOGISMARKET:

Primer proveedor logístico: Camión-transporte-mercancías: Se trata del transporte de mercancías. Engloba las agencias de transporte que se encargan de distribuir los productos de la empresa contratante. Esto permite que la empresa no tenga que adquirir y mantener la flota de transporte, así como gestionar a los conductores (párr. 4).

Segundo proveedor logístico: Las empresas que ofrecen estos servicios son conocidos como operadores logísticos. Ofrecen el servicio de transporte, almacenamiento de los productos y de sus propios vehículos de almacén, siguen ofreciendo servicios estándar (párr. 8).

Tercer proveedor logístico: Este tipo de operadores logísticos van más allá en la integración de servicios y proveen de flota de transporte, lugar de almacenamiento y abordan, además, la organización de operaciones de transporte y gestión del almacén (párr. 10).

En este sentido, al integrar más fases de la logística, se trata de operadores cuyos servicios están más personalizados y adaptados a las necesidades de la empresa contratante y de sus clientes. Por ello, los acuerdos entre el tercer proveedor logístico y la empresa licitadora suelen ser a largo plazo, de manera que el 3PL consiga aprender y optimizar la parte de cadena de suministros de la que se encarga (párr. 11).

Cuarto proveedor logístico: Los operadores logísticos 4PL actúan como supervisores del funcionamiento de las operaciones logísticas. No cuentan con almacenes o camiones, este servicio lo subcontratan, pero sí tienen la experiencia o conocimientos que les permite optimizar al máximo la eficiencia de la cadena de suministro (párr. 12).

Quinto proveedor logístico: Integra la ejecución de los servicios típicos del 3PL junto a la especialización en optimización de la cadena de suministros que atesoran los 4PL (párr. 15).

1.2 Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos del Banco Mundial.

Cuando de referirse al entorno mundial en términos de desarrollo de los países en logística se trata, es bueno analizar los estudios realizados por el Banco Mundial el cual, desde el año 2007, realiza un estudio anual donde analiza los países y sus esfuerzos por alcanzar los niveles óptimos en diferentes aspectos que intervienen en la cadena logística, su estudio es llamado Índice de Desempeño Logístico.

El índice de desempeño logístico es una medición realizada por el BM con el objetivo de mostrar las tendencias a nivel mundial en materia de Logística. El consejo Nacional de Competitividad detalla a profundidad el funcionamiento de la figura, su propósito y factores a considerar:

El índice de desempeño logístico mide el transporte y la facilitación comercial, la capacidad de un país de brindar las condiciones adecuadas para que la cadena de abastecimiento logístico sea lo más efectiva y eficiente posible. Se consideran diferentes factores como: infraestructura portuaria y vial, aduanas, facilidad para adquirir servicios logísticos, tiempos de entrega y costos (Consejo Nacional de Competitividad, 2016).

En este estudio se destaca la importancia de que los países cuenten con una buena plataforma logística que permita desarrollar de manera óptima el comercio internacional. Según el Banco Mundial en su estudio del Índice de Desempeño Logístico (2018), los países desarrollados continúan liderando el mercado internacional en materia de logística, de esta forma se presentan oportunidades de mejora para los países en

desarrollo ejemplificando las buenas prácticas que sirven de modelo para optar por implementarlas en sus cadenas logísticas.

El BM en su artículo publicado en Julio del 2018 de título “Persiste la brecha de logística entre los países desarrollados y en desarrollo”, ha mencionado la interdependencia entre comercio internacional y cadenas de valor mundiales, indicando que una buena logística es más importante que nunca. Una pequeña alteración en la cadena de suministro puede transmitirse rápidamente a otros países y regiones.

Para realizar el cálculo del Índice de Desempeño Logístico se realizan encuestas entre los usuarios de servicios de logística y empresas del mercado local de cada país, los países son clasificados en 5 diferentes categorías de acuerdo con su nivel de ingreso económico y su ubicación geográfica

En la edición 2018 del índice de desempeño logístico del Banco Mundial, se presentan las puntuaciones obtenidas por los países en el nivel mundial, donde se destacan las siguientes puntuaciones:

Alemania, sobresale por tercer año consecutivo obteniendo el primer lugar seguido por países como Suecia, Bélgica, los cuales ocupan el segundo y tercer lugar respectivamente. En el nivel regional, el país que obtuvo un mejor desempeño es Chile, quien ocupa la posición 34 en el nivel mundial, seguido por países como Panamá (posición 38 en el nivel mundial). En el caso de Costa Rica, el Índice de Desempeño Logístico 2018 lo ubica en la posición 73 del nivel mundial (Consejo Nacional de Competitividad, 2018).

1.3 Costos y tiempos de los servicios logísticos.

El impacto que los servicios de logística tienen sobre el comercio internacional es muy alto ya que el éxito de muchas de estas operaciones va depender de la eficiencia y

eficacia como se manejen los diferentes eslabones que intervienen en el proceso logístico. Es importante tener claro que no todas las operaciones comerciales en donde se de intercambio de mercancías se van a determinar cómo exitosas considerando los mismos factores ya que puede pasar que en algunas de estas operaciones influya más el costo de los servicios logísticos sobre los tiempos porque de esto va depender los márgenes de ganancia que pueda tener el vendedor, por otro lado existen otras operaciones en donde es más importante el cumplimiento de los tiempos por la necesidad o urgencia de que el producto llegue a su destino final.

Los costos y los tiempos de las operaciones de comercio internacional juegan un papel muy importante para los países que apuestan por no quedarse rezagados en los procesos de globalización que se viven en la actualidad, donde los países están intercomunicados por rutas logísticas de intercambio de bienes. La Organización Mundial de Comercio " estima que el costo total de la logística asciende al 20 por ciento de los costos de producción totales en los países desarrollados y suele alcanzar una proporción aún mayor en los países en desarrollo"(Organización Mundial de Comercio, s.f/sp).

En los Países en desarrollo, los costos logísticos pueden llegar a ser más altos, es en esas circunstancias donde se puede apreciar la importancia de que las cadenas logísticas sean lo más eficientes posibles, ya que muchos de los negocios que se puedan dar, de intercambio comercial, se van a ver afectadas directamente por servicios de logística con altos costos y por deficiencia en tiempos.

Los costos de los servicios de logística, en ocasiones, pueden ser más altos que las cargas tributarias arancelarias de las mercancías en los países de importación; y es en estos puntos donde se afecta directamente el rendimiento y los márgenes de ganancia de las operaciones. De igual forma, estos costos se ven reflejados directamente sobre el

costo que paga el consumidor final por la compra del producto, lo que resta competitividad a las empresas.

La disponibilidad de servicios de logística competitivos beneficia a todas las partes de la cadena logística, ya que la eficiencia de los oferentes de servicios fortalece el crecimiento económico del país, en general. Además, la aplicación de contratos eficientes hechos por proveedores de servicios de logística permitiría también atender la demanda de los consumidores de manera oportuna y fiable. Con el debido seguimiento y la competencia técnica en planificación del transporte de los agentes de logística, los proveedores de servicios de transporte se beneficiarían de una utilización más eficiente de su capacidad. Esto aumentaría, asimismo, en gran medida, el bienestar de los consumidores, al disponer de un servicio fiable y precios competitivos. De hecho, con la aceleración del comercio electrónico se está incrementando la demanda de servicios de logística integrados eficientes.

1.4 Impacto o beneficio de estos en las operaciones de comercio para los países y las empresas.

Las operaciones de comercio internacional se ven facilitadas por eficientes cadenas de logística y la simplificación de los trámites, procedimientos y operaciones comerciales. Es por la razón anterior que los países deben apostar por brindar a sus usuarios de comercio internacional una infraestructura, tanto vial como portuaria, que permita que estos procesos se realicen de la forma más expedita posible. De igual forma, las plataformas virtuales y los sistemas digitales cumplen un papel muy importante, ya que limitan el exceso de trámites documentales. Además, los países deben velar por la sana competencia entre los diferentes oferentes de servicios logísticos, para que los usuarios se vean beneficiados con tarifas justas y puedan adquirir los servicios que más se ajusten a lo que necesitan.

Los servicios de logística eficientes son de vital importancia para las economías, benefician al comercio mundial de mercancías y servicios y son de importancia para el desarrollo económico de diversas economías. La disponibilidad de servicios de logística competitivos, a nivel mundial, mejoraría la eficiencia y la competitividad económicas generales. Esto es peculiarmente cierto para los países en desarrollo que tienen importantes intereses en la exportación de mercancías que abarcan desde productos agropecuarios hasta productos industriales, y cuyas exportaciones podrían beneficiarse de una gestión oportuna, fiable y eficiente de la cadena de suministro, la distribución y las existencias.

La inversión extranjera directa, constituye un eslabón en el desarrollo de las economías, ya que son inyecciones, bastante sustantivas, de capital a los países, y traen consigo el fortalecimiento de las exportaciones y el crecimiento de los índices de empleo. Para esto es importante que las economías de los países sean atractivas en diferentes aspectos capaces de reunir las condiciones adecuadas en cuanto a infraestructura, servicios públicos, cargas tributarias y servicios logísticos, que permitan a los inversionistas poder desarrollar sus operaciones de la mejor forma.

Otro punto importante en el desarrollo de las cadenas logísticas, son los acuerdos a los que se adhieran los países, ya que de esto depende el nivel de apertura que tengan las economías para interconectarse mediante el intercambio comercial. Existen organizaciones mundiales como la OMC (Organización Mundial del Comercio), que se han enfocado en mejorar los lazos comerciales que existen entre los países, con diferentes acuerdos que permitan delimitar las reglas sobre las cuales se debe realizar el intercambio de bienes y servicios entre los países, con temas como acceso a mercado y trato nacional.

En un mundo globalizado donde el desarrollo en áreas como la tecnológica, industrial y medios de transporte. Los países deben apostar por tomar las medidas necesarias para garantizar que su economía sea competitiva y se mantenga saludable. Para lograr esta meta, si se apuesta por la apertura comercial se debe garantizar la protección para los sectores productivos sensibles, para que logren competir, tanto a nivel nacional como internacional. Además, la infraestructura y la oferta de servicios logísticos debe ser la adecuada para garantizar que los precios finales y los costos de exportación no se vean alterados drásticamente ni incurran en deficiencias capaces de restar competitividad a las empresas.

1.5 Situación actual de las zonas francas en instancias de la OMC.

El modelo económico que han desarrollado las zonas francas en los países ha generado una serie de ventajas que les han permitido crecer, generar empleo y desarrollo en las regiones donde se establecen. Los incentivos que ofrecen los países a las zonas francas son muy atractivos para la inversión extranjera directa; en virtud de ellos reducen significativamente los costos operativos de las empresas al instalarse en ciertos lugares, y les son otorgados beneficios fiscales que otras empresas no poseen.

Las zonas francas se crean con la finalidad de fortalecer la economía de los países mediante las exportaciones y la generación de nuevas fuentes de empleos. En el caso de Costa Rica, la creación de las zonas francas ha atraído grandes empresas transnacionales que han llegado a fortalecer los niveles de empleo del país y a la vez han generado ingresos para la economía. El país se ha ofrecido como un buen lugar para invertir, ya que se reúnen las condiciones adecuadas para que las empresas puedan consolidar sus operaciones con una mano de obra calificada y otros incentivos otorgados por el estado.

A nivel mundial, este tipo de modelos han sido puestos en práctica por muchos países que han apostado por atraer inversión extranjera directa mediante las zonas francas, por lo que la Organización Mundial del Comercio, quien es el ente internacional encargado de regular el comercio internacional y mediante el cual los países se comprometen a adherir acuerdos y a cumplirlos. Esta entidad, en la búsqueda de la sana y justa competencia entre las naciones, ha mencionado dentro de sus acuerdos, el tema de las zonas francas; entre otros como es el caso del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, el cual menciona que en aras de velar por la sana competencia los países no realizarán una serie de acciones en beneficio de algún sector productivo o un grupo de empresas. Así, este Acuerdo, en su capítulo I define una forma de subvencionar se da cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían (por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales).

En este caso, se puede indicar que la exoneración que reciben las zonas francas de no pagar el impuesto de renta es un incentivo que está en contra de lo acordado en el acuerdo antes mencionado, por lo que los países deben encontrar la forma de ajustarse a lo establecido bajo el marco de la Organización Mundial de Comercio.

Para cumplir con lo anterior, se han llevado a cabo reuniones en esta Organización bajo las rondas de negociación donde se establecieron fechas para poder cumplir con la eliminación de estos incentivos.

1.6 Futuro de la Organización Mundial del Comercio.

En el marco del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, de la Organización Mundial de Comercio y las respectivas prórrogas de la fecha límite para el otorgamiento de subvenciones a las exportaciones, concedidas a un grupo de países dentro de los cuales se encuentra Costa Rica, estas exenciones sobre exportaciones de bienes, consideradas por la OMC como subsidios, debían ser eliminadas a partir del 31

de diciembre del año 2015. De hecho, se indicó que el Régimen de Zona Franca debía de ser eliminado al final del 2003. No obstante, este plazo se extendió al año 2007, con un margen de dos años adicionales para implementar la eliminación del Régimen, y, finalmente, se hizo una excepción y se otorgó una nueva extensión para un grupo de países, dentro de los cuales se encuentra Costa Rica, por lo que esta eliminación definitiva no debía ir más allá del 31 de diciembre del 2015.

Actualmente, en el caso de Costa Rica, el Régimen de Zona Franca ha fortalecido considerablemente el desarrollo económico del país por lo que se vuelve muy difícil poder cumplir con lo acordado en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la Organización Mundial de Comercio. En este momento no existe una clara obligación de eliminar los incentivos a compañías que proveen servicios, o realizan actividades de comercialización. Ha sido ampliamente aceptado que no hay compromisos por parte del Gobierno de Costa Rica para reducir o eliminar los incentivos para empresas de servicios o comercializadoras; la posición oficial en este asunto es que el Régimen para compañías de servicios y comercializadoras continuará con pocos o ningún cambio.

Esto ha sido respaldado mediante las reformas establecidas a la Ley de Zonas Francas, según Ley N° 8794, así como a las reformas llevadas a cabo a través del Reglamento a la Ley de Zona Franca. De conformidad con el Artículo 21 Quater, introducido mediante dicha reforma a la Ley de Zona Franca, tanto las empresas de servicios como las comercializadoras continuarán disfrutando de los incentivos indicados anteriormente.

Asimismo, las empresas procesadoras de exportación que producen, procesan o ensamblan para la exportación o reexportación, continuarán disfrutando de los incentivos indicados en los incisos b), d), f), g), h) e i) del Artículo 20 de la Ley, hasta la fecha en que venza para Costa Rica el plazo límite para el otorgamiento de subvenciones

a las exportaciones, de conformidad con el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la Organización Mundial de Comercio. De igual forma, los demás incentivos aplicables a dichas empresas procesadoras de exportación se deberán adecuar en lo pertinente, de conformidad con las disposiciones del Acuerdo.

Este Régimen no está destinado a desaparecer como resultado directo de las negociaciones de Doha Qatar. El Régimen de Zona Franca tiene su sustento en leyes locales que establecen muchos otros incentivos. Como resultado de la reforma a la Ley de Zona Franca mediante Ley N° 8794 y las reformas al Reglamento a la Ley de Zona Franca, sólo las empresas procesadoras de exportación (no las compañías proveedoras de servicios, comercializadoras o procesadoras tipo f) serán afectadas por la eliminación de algunas de las actuales exoneraciones de impuestos que disfrutaban dichas empresas.

Las compañías procesadoras tipo f) son compañías que, de conformidad con las modificaciones a la Ley de Zona Franca y su Reglamento, tienen exoneraciones de impuestos específicas, sin importar la eliminación de las exoneraciones de impuestos a las compañías procesadoras, para poder aplicar a dicha categoría y poder ubicar las instalaciones dentro del área de GAMA, existe una clasificación específica de compañías consideradas y seleccionadas como aquellas que conforman sectores de inversión estratégica para el país, las cuales podrán aplicar dentro de esta categoría y ubicación, tal y como se indicó anteriormente. Otras características tales como la ubicación fuera del área de GAMA, el monto de la inversión total y la cantidad de empleados a usar durante su operación como empresa beneficiaria, son otros aspectos relevantes para que una empresa pueda aplicar como una compañía procesadora tipo f).

La aplicación de los incentivos indicados podrá variar dependiendo del tipo de actividad que realice la empresa, el monto de la inversión total y la cantidad de empleados que mantenga.

1.7 Tecnologías de información

En el acuerdo de facilitación del comercio, tanto los comerciantes de los países en desarrollo como en los países más desarrollados, señalan los grandes retos que han de hacer frente para mover mercancías en las fronteras. Ante esto el acuerdo detalla medidas de tecnologías de información para una efectiva cooperación entre las autoridades aduaneras y otras entidades competentes.

Según un estudio realizado por economistas de la Organización Mundial de Comercio menciona la importancia de establecer medidas para mejorar el proceso de exportación e importación de las mercancías:

Detalla que las medidas para facilitar el comercio, como la simplificación de los requisitos en materia de documentación, la modernización de los procedimientos y la armonización de los requisitos aduaneros, pueden reducir los costos y el tiempo necesario para exportar e importar mercancías. Se trata de una cuestión clave, ya que los costos del comercio pueden llegar a representar el equivalente a un arancel ad valorem del 134% en los países de altos ingresos y del 219% en los países en desarrollo. (OMC, 2014, s.p).

A continuación se detalla el artículo 1 del Acuerdo de Facilitación del Comercio (2014), por su importancia se detalla textualmente:

Artículo 1: Señala que cada miembro publicará prontamente la siguiente información, de manera no discriminatoria y fácilmente accesible, a fin de que los gobiernos, los comerciantes y otras partes interesadas puedan tener conocimiento de ella:

a-los procedimientos de importación, exportación y tránsito (incluidos los procedimientos en puertos, aeropuertos y otros puntos de entrada) y los formularios y documentos exigidos;

b-los tipos de los derechos aplicados y los impuestos de cualquier clase percibidos sobre la importación o la exportación o en conexión con ellas;

c-los derechos y cargas percibidos por o en nombre de organismos gubernamentales sobre la importación, la exportación o el tránsito o en conexión con ellos;

d-las normas para la clasificación o la valoración de productos a efectos aduaneros; e) las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas de aplicación general.

Se toma como base la información disponible, cada Miembro establecerá o mantendrá, dentro de los límites de los recursos de que disponga, uno o más servicios de información para responder a las peticiones razonables de información presentadas por gobiernos, comerciantes y otras partes interesadas, así como suministrar los formularios y documentos exigidos.

Según el Acuerdo de Facilitación del Comercio, los miembros de una unión aduanera, o que participen en un mecanismo de integración regional, podrán establecer o mantener servicios de información comunes a nivel regional para cumplir con el requisito establecido en el párrafo 3.1 (sobre los servicios de información en lo que respecta a los procedimientos comunes). (AFC, 2014, p.4).

En la utilización de normas internacionales el acuerdo señala la importancia de que los miembros puedan utilizar las normas internacionales pertinentes, o partes de ellas, como base para sus formalidades y procedimientos de importación, exportación o tránsito, salvo disposición en contrario en el presente Acuerdo.

En el acuerdo AFC, en su artículo 12, denominado Cooperación Aduanera se menciona lo siguiente (por su importancia se detalla textualmente)

El artículo hace referencia a que los miembros coinciden sobre la importancia de que los comerciantes cumplan con las obligaciones en materia de cumplimiento, de alentar el cumplimiento voluntario para que los importadores puedan rectificar su actuación sin ninguna sanción en circunstancias adecuadas y de aplicar medidas en materia de cumplimiento con objeto de iniciar medidas más rigurosas respecto de los comerciantes que no cumplan. (AFC, 2014, s.p).

1.8 Acuerdo sobre las tecnologías de información

En la primera conferencia ministerial de la OMC, en Diciembre de 1996, se alcanzó el acuerdo sobre tecnología de la información (ATI), en la el cual abarca un gran “número de productos de alta tecnología, incluidos ordenadores (computadoras), equipos de telecomunicaciones, semiconductores, equipos de fabricación y prueba de semiconductores, soportes lógicos, instrumentos científicos, y casi todas las partes y accesorios de estos productos” (OMC, 2018, s.p).

Se trata del primer acuerdo de liberalización arancelaria, y el más importante, negociado en la OMC tras su establecimiento en 1995. “Condujo a la eliminación de los derechos de importación aplicados a unos productos que en 2013 representan un valor estimado de 1,6 billones de dólares EE.UU” (OMC, 2018, s.p).El sector de la tecnología de la información ha sido uno de los de más rápido crecimiento en el comercio mundial. Actualmente, el comercio de estos productos representa aproximadamente el 10% de las exportaciones mundiales de mercancías. (OMC, 2018, s.p).

CAPÍTULO 2

Normativa Costarricense de las empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.

2.1 Normativa de la modalidad de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca.

A continuación se detallan las diferentes regulaciones aplicables a la modalidad de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca a nivel centroamericano y nacional. Se mencionan las principales leyes, autores, año de creación, alcance, artículos y decretos.

¿Qué es el Régimen de Zona Franca?

El Régimen de Zona franca es el Régimen que establece una serie de beneficios e incentivos (tributarios y aduaneros) que otorga Costa Rica a ciertas empresas, que cumplen una serie de requisitos y obligaciones (inversión, actividad y empleo). Este régimen es regulado por la Ley de Zona Franca N°7210 y su reglamento.

El CAUCA III establecido bajo la Ley N° 8360 en su artículo 77 define el Régimen de Zona Franca como:

El Régimen que permite ingresar a una parte delimitada del territorio de un Estado signatario, mercancías que se consideran generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero con respecto a los derechos e impuestos de importación, para ser destinadas según su naturaleza, a las operaciones o procesos que establezca la legislación nacional. Las zonas

francas podrán ser entre otras, comerciales, industriales o mixtas. (2003, p.16).

El CAUCA IV mediante la RESOLUCIÓN N° 223-2008 (COMIECO-XLIX) establece en el CAPÍTULO II, artículo 101 que la zona franca:

Permite ingresar a una parte delimitada del territorio de un Estado Parte, mercancías que se consideran generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero con respecto a los tributos de importación, para ser destinadas según su naturaleza, a las operaciones o procesos que establezca la autoridad competente. Las zonas francas podrán ser entre otras, comerciales, industriales o mixtas (2008, p. 25).

La Ley N° 7557 denominada Ley General de Aduanas (1995), establece en el artículo 110 la clasificación de los regímenes aduaneros en Definitivos, Temporales, Liberatorios de pago de tributos aduaneros, Perfeccionamiento y Devolutivo de derechos. Cabe destacar que el Régimen de Zona Franca pertenece a la clasificación de Liberatorios de pago de tributos aduaneros.

I. Procedimiento para otorgar el Régimen

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Ley No. 7210 de 1990, en el artículo 25 indica el procedimiento a seguir para otorgar el Régimen, por su importancia se detalla textualmente:

La persona física o jurídica interesada en obtener el Régimen de Zona Franca, deberá presentar la solicitud respectiva a la Promotora de Comercio Exterior PROCOMER debidamente autenticada por un notario, acompañada de información detallada sobre la contaminación producida

por el proceso y sus desechos, así como de los documentos que solicite la Junta Directiva de la Corporación, todo de acuerdo con los instructivos que al efecto proporcionará la Corporación (s.p).

También

(...) la Promotora de Comercio Exterior PROCOMER analizará la solicitud y la información suministrada y enviará un dictamen a la Junta Directiva, la que deberá resolver, a más tardar, en la sesión ordinaria subsiguiente a la recepción del dictamen o en una sesión extraordinaria, si así lo acuerdan cuatro de sus miembros(s.p).

Además

En caso de que la información esté incompleta, la Corporación deberá comunicar al interesado, las observaciones que considere oportunas, en un plazo de ocho días hábiles a partir de la presentación de la solicitud (s.p).

Finalmente, en el artículo 27, se establece que si la recomendación es aceptada, el Poder Ejecutivo la aprobará mediante un acuerdo que contendrá los asuntos que el Reglamento de esta ley determine.

Solicitud de otorgamiento del Régimen y de la condición de Auxiliar de la Función Pública Aduanera

El Reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca, creado mediante el decreto N° 34739-COMEX-H en el año 2008, menciona en el artículo 10 los requisitos que debe tener la solicitud. Por su interés, se reproducen textualmente:

La solicitud debe ser presentada ante PROCOMER en el formulario que está a disposición de los usuarios en formato digital en la dirección <http://www.procomer.com>.

El formulario deberá completarse con la siguiente información y acompañarse de la documentación que de seguido se indica:

Información común para la solicitud de ingreso al Régimen y reconocerse como Auxiliar de la Función Pública Aduanera:

- a) Nombre del solicitante.
- b) Documento de identificación.
- c) Dirección o medio para atender.
- d) Titularidad del inmueble: indicar si el inmueble es propiedad de la empresa o si es arrendatario.
- e) Número de teléfono, fax y correo electrónico.
- f) Estado de la empresa: indicar si se trata de una empresa en operación o se trata de un proyecto.
- g) Nombre del representante legal, documento y número de identificación.
- h) Descripción de la actividad.
- i) Declaración jurada simple, no protocolizada, firmada digitalmente por el representante legal de la empresa en el formulario digital de solicitud, en la cual se indique lo siguiente:

I Que la empresa no se dedicará a la producción o comercialización de cualquier tipo de armas y municiones que contengan uranio empobrecido.

Ii Que la empresa no se dedicará a la extracción minera, la exploración o extracción de hidrocarburos, ni tampoco se dedicará a la generación de energía eléctrica, salvo que la generación sea para el autoconsumo.

iii. Que la empresa estará inscrita como contribuyente ante la DGT, previo al inicio de operaciones (fase pre-operativa), al amparo del Régimen de Zona Franca.

iv. Que la empresa estará inscrita ante la Caja Costarricense del Seguro Social al momento de iniciar operaciones productivas al amparo del Régimen de Zona Franca. El

cumplimiento de este requisito será verificado por la Institución, en línea, mediante consulta en la oficina virtual del SICERE de la Caja Costarricense de Seguro Social.

v. Que la empresa, sus accionistas, directores, empleados o personeros, no han sido sancionados en relación con las actividades de la empresa, mediante resolución firme en vía administrativa, por haber incurrido en infracciones administrativas, aduaneras, tributarias o tributario-aduaneras.

vi. Que la empresa, sus accionistas, directores, empleados o personeros, no han sido condenados en relación con las actividades de la empresa, mediante resolución firme en la vía judicial, por haber incurrido en delitos aduaneros o tributarios.

vii. Indicar si la empresa y el proyecto de inversión a desarrollar son beneficiarios de algún Régimen de incentivos de exportación. En caso de ser beneficiario del Régimen de Perfeccionamiento Activo o Devolutivo de Derechos, la empresa deberá presentar la renuncia a tales regímenes, condicionada al otorgamiento del Régimen de Zona Franca.

viii. Que la empresa y el proyecto de inversión a desarrollar no se han beneficiado con anterioridad de los incentivos del Régimen, ni siquiera al amparo de una persona física o jurídica distinta.

ix. Que la empresa no es una entidad bancaria, financiera o aseguradora y tampoco se dedica a prestar servicios profesionales.

x. Que la empresa se compromete a adquirir un software apto para la transmisión electrónica de datos al sistema de información del Servicio Nacional de Aduanas.

xi. Que la empresa se compromete a cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y procedimentales relativas al control y seguridad de las mercancías que deben observarse en las instalaciones.

j) La firma digital del solicitante o del representante legal de la empresa que se consigne en el formulario.

k) Actividades productivas fuera del área habilitada como zonas francas: En caso de que el giro normal de la empresa exija la realización de actividades productivas

fuera del área habilitada como zona franca, la empresa deberá aportar el detalle de tales actividades y la justificación correspondiente.

- l) Empresas ubicadas fuera de parque: en el caso de las empresas que deseen ubicarse fuera de parque, deberán rendir declaración jurada simple, no protocolizada, firmada digitalmente por el representante legal de la empresa en el formulario digital de solicitud, en la cual se indique lo siguiente:
 - i. Que la empresa cuenta con la capacidad de sujetarse a los mecanismos necesarios para controlar el ingreso y salida de bienes y personas.
 - ii. Que la empresa proveerá a la Dirección, COMEX y PROCOMER todas las facilidades y asistencia dispuesta en el artículo 14 de la Ley.
- m) Empresas ubicadas fuera de parque bajo la categoría a) y empresas de servicios ubicadas dentro de la GAM (*): en este caso las empresas deberán acreditar que la naturaleza del proyecto les impide desarrollarlo dentro de un parque. El cumplimiento de este requisito se acreditará mediante declaración jurada en la cual la empresa detalle las ventajas significativas para la ejecución del proyecto fuera de parque.

II. Información para el otorgamiento del Régimen:

El Reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca, creado mediante el decreto N° 34739-COMEX-H en el año 2008, establece que se debe brindar la información que se detalla a continuación. Por su interés, se reproducen textualmente:

Información detallada sobre la contaminación que producirá el proceso productivo y sus desechos, o bien, copia del formulario presentado ante la instancia respectiva del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET) en relación con el

estudio de impacto ambiental, cuando corresponda, según las leyes y reglamentos aplicables.

Monto de la inversión nueva inicial en activos fijos, así como la inversión total prevista y el nivel de empleo.

Fecha de inicio de operaciones productivas.

Identificación de la actividad que realizará la empresa al amparo del Régimen de Zona Franca dentro de la Clasificación CAECR. Para tales efectos, PROCOMER pondrá a disposición de los usuarios, en formato digital, la lista de la Clasificación CAECR en la dirección electrónica <http://www.procomer.com>.

III. Información para el otorgamiento de la condición de Auxiliar- de la Función Pública Aduanera:

A continuación se detalla la información necesaria para el otorgamiento de la condición de Auxiliar de la Función Pública, por su interés, se reproducen textualmente:

- a) Nombre e identificación del personal subalterno que actuará ante el Servicio Nacional de Aduanas.
- b) Declaración jurada simple, no protocolizada, firmada digitalmente por el representante legal de la empresa en el formulario digital de solicitud, en la cual se haga constar que el propietario registral le otorgó la correspondiente autorización para operar en el inmueble donde desarrollará la actividad al amparo del Régimen, cuando corresponda.
- c) Declaración jurada protocolizada en la cual se indique que cuenta con un lugar adecuado para la custodia de los documentos que, de acuerdo con su condición

de Auxiliar de la Función Pública Aduanera, debe conservar; así como indicar la dirección de dicho lugar.

- d) En el caso de las empresas administradoras de parque, las empresas ubicadas fuera de parque y las empresas de servicios de logística deberá aportarse un croquis o plano del área que se solicita habilitar. Asimismo, en el caso de las empresas de servicios de logística, adicional al croquis o plano que se aporte, estas empresas deberán cumplir con las disposiciones contempladas en el presente reglamento.

IV. Documentación:

- a) Certificación de personería con no más de tres meses de emitida.
- b) Poder especial en caso de que la solicitud la efectúe una persona distinta al representante legal, con indicación expresa de que el Poder lo faculta para presentar la solicitud de ingreso al Régimen y la obtención de la condición de Auxiliar de la Función Pública Aduanera.
- c) Fotocopia del anverso y reverso de la cédula de identidad del representante legal y del personal subalterno que actuará ante el Servicio Nacional de Aduanas, salvo que se presenten personalmente al momento de plantear la solicitud.
- d) En el caso de que el solicitante sea una persona física, deberá aportar además lo siguiente:
 - i. Fotocopia del anverso y reverso de la cédula de identidad del solicitante, siempre y cuando la solicitud no sea gestionada personalmente.
 - ii. Documento extendido por la Caja Costarricense de Seguro Social que permita constatar que el solicitante no labora para el Estado costarricense, sus instituciones autónomas, semiautónomas y empresas públicas; según lo establecido en el artículo 29 bis de la Ley General de Aduanas.

iii. Aportar certificación del Registro de Delincuentes (gestionarla directamente ante la entidad responsable para efectos laborales).

Otorgamiento del Régimen

En el artículo 11 del reglamento en cuestión se establece que PROCOMER debe evaluar los siguientes aspectos, por su interés se reproduce textualmente:

- a) Que la empresa solicitante y las actividades proyectadas por la empresa al amparo del Régimen se encuentren dentro de alguna de las categorías establecidas en el artículo 17 de la Ley N° 7210 y sus reformas.
- b) Que el proyecto cumpla con el nivel de inversión mínima inicial previsto En la Ley N° 7210 y sus reformas y en el Capítulo II del presente reglamento.
- c) Que la empresa solicitante o el proyecto no se hayan beneficiado con anterioridad de los incentivos del Régimen y si así fuere, que se presente evidencia suficiente de que se trata de un proyecto nuevo o de la naturaleza y la magnitud de las inversiones adicionales, para efectos de lo dispuesto en el artículo 20 bis de la Ley N° 7210 y sus reformas.
- d) Que las actividades proyectadas por la empresa al amparo del Régimen de Zona Franca se encuentran dentro de las categorías definidas en la clasificación CAECR.(Así reformado por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 40141 del 20 de diciembre del 2016).

Empresas que pueden beneficiarse del Régimen de Zona Franca.

El artículo 17 de la Ley 7210 creada en el 1990, establece que las empresas que se acojan al Régimen de Zona Franca se clasificarán bajo una o varias de las siguientes categorías a) Procesadora de Exportación, b) Comercializadora, c) Servicios, ch)

Administradoras, d) Investigación Científica, e) Astilleros o Diques y f) Procesadoras exporte o no / Proveedoras.

A continuación se detalla la definición de cada una de las categorías, establecidas en el artículo 17 de la Ley 7210 creada en el año de 1990, por su interés se reproduce textualmente

Ha-Procesadoras de exportación: Establece un requisito de exportación. La empresa deberá exportar al menos el 75% de su producción. (No se otorgará más esta categoría a partir del año 2015 (s.p).

B-Comercializadoras: No producen, simplemente manipulan, reempacan o redistribuyen productos no tradicionales para la exportación o reexportación. Estos productos no pueden venderse en el mercado local (s.p).

c-Exportadoras de servicios: Corresponden a las empresas que exportan servicios a personas o compañías domiciliadas en el exterior o a otras empresas de zona franca, en esta categoría se encuentran las subcategorías de servicios, reparación de contenedores y como tercer subcategoría la de Servicios de logística integral.

ch-Administradoras de parque: Son empresas dedicadas a la administración de parques destinados a la instalación de empresas bajo el Régimen de Zona Franca (s.p).

d- Empresas de investigación científica: Dedicadas al mejoramiento del nivel tecnológico de la actividad industrial o agroindustrial y del comercio exterior del país. (s.p)

e-Empresas que operen astilleros y diques: Construcción, reparación o mantenimiento de embarcaciones (seco o flotante). (s.p).

F-Procesadoras independientemente de que exporten o no/ empresas proveedoras de zonas francas: El nivel de exportación no es un requisito para ingresar. (Esta categoría también aplica para empresas procesadoras que provean a otras empresas de zonas francas como mínimo un 40%).
(s.p)

Como actividades relativas a la subcategoría tres denominada Servicios de Logística se mencionan las siguientes:

- Planificación, control y manejo de inventarios
- Selección, empaque, embalaje, fraccionamiento, facturación, etiquetado, desempaque, división, clasificación, reempaque, reembalaje, remarcación, agrupamiento y distribución de mercancías.
- Otras actividades similares, siempre que no transformen la naturaleza de las mercancías y que no consistan en su simple almacenamiento y/o custodia

Beneficiarios de las zonas francas

Las compañías que pueden beneficiarse de este Régimen deben estar incluidas en una o varias de las categorías establecidas en la ley: manejo, procesamiento, manufactura, producción, reparación y mantenimiento de bienes, reempaque y redistribución de mercaderías, y provisión de servicios para la exportación o la reexportación.

Obligaciones de las empresas beneficiarios del Régimen de Zona Franca

El artículo 19 de la Ley 7210 creada en el año 1990 indica que los beneficiarios del Régimen de Zona Franca deben cumplir con las siguientes obligaciones, por su importancia se detallan textualmente:

- a) Llevar y anotar, en libros y registros específicos autorizados por la Corporación, las operaciones de la empresa, relativas a los bienes que gozan de exenciones de impuestos autorizados por el Ministerio de Hacienda, los cuales estarán sujetos a la inspección de la Corporación y de las autoridades fiscales
- b) Proporcionar, a las autoridades competentes, los informes que se les soliciten sobre el uso y destino de los artículos que importen al amparo de esta ley, así como permitirles las comprobaciones del caso, cuando las autoridades lo estimen conveniente.
- c) Facilitar gratuitamente o prestar, al organismo oficial que lo solicite, muestras de artículos que producen para ser exhibidos en las exposiciones internacionales en que participe el país.
- Ch) Suscribir un Contrato de Operaciones con la Corporación.
- d) Proporcionar los informes con respecto a los niveles de empleo, inversión, valor agregado nacional u otros que se indiquen en el Acuerdo Ejecutivo de otorgamiento del Régimen.
- e) Utilizar las declaraciones aduaneras, los precintos y demás instrumentos exigidos, legal o reglamentariamente, para la documentación o el control de sus operaciones.
- f) Las empresas administradoras de parques, las empresas a las que se les otorgue el Régimen de Zona Franca fuera del parque industrial y las plantas satélite, deberán establecer los controles necesarios en relación con el ingreso y la salida de mercancías, contrataciones y demás normas que establezcan las leyes y los reglamentos aplicables.
- g) Cumplir con las demás obligaciones y condiciones que se les impongan a los beneficiarios, en el Acuerdo Ejecutivo de otorgamiento del Régimen de Zona Franca, los reglamentos a esta ley y los Contratos de Operación que firmen con la Corporación(*). (Corrida la numeración del inciso anterior por el artículo 2º,

inciso b), de la ley No.7830 de 22 de setiembre de 1998, que lo traspaso del antiguo inciso e) al inciso g).

Este mismo artículo 19 de la Ley 7210 (1990) indica la cantidad mínima de inversión en activos fijos, por su importancia se detallan textualmente

Entre las obligaciones más importantes se incluye una inversión mínima de \$150.000,00 en activos fijos. Lo anterior no aplica para las empresas que se instalen en una zona fuera la Gran Área Metropolitana Ampliada o "GAMA" (las zonas del "GAMA" son básicamente ciertas áreas específicas localizadas dentro del Valle Central) las cuales deberán realizar una inversión mínima de \$100.000,00 en activos fijos. Esta inversión debe ser completada en los primeros tres años posteriores a la notificación del acuerdo de otorgamiento del Régimen. Las compañías que establecen operaciones en las zonas francas, deben cumplir con políticas ambientales estrictas, tanto locales como internacionales, y deben estar en capacidad de probar su cumplimiento con éstas (s.p).

Cuando se otorgue el Régimen de Zona Franca a una empresa bajo varias clasificaciones de las contempladas en el artículo 17 de esta Ley, la empresa deberá llevar cuentas separadas de cada actividad

Actividades permitidas

En relación concreta con compañías proveedoras de servicios, el artículo 18 incisos b) de la Ley de Zona Franca 7210 permite a dichas compañías las siguientes actividades:

Prestar y contratar servicios a las empresas de las zonas francas y a personas físicas o jurídicas domiciliadas en el extranjero, tales como: financiamiento, seguros, embarque, expedición, documentación, abastecimiento, arrendamiento de edificios, mantenimiento y cualesquiera otros que sean convenientes para el desarrollo de la zona franca o del Régimen en general. (s.p)

La Ley de Régimen de Zonas Francas establece que el outsourcing de servicios es posible, no existe limitación para este outsourcing siempre y cuando los servicios se provean a compañías extranjeras o a aquellas establecidas localmente en zonas francas; si los servicios van a proporcionarse a empresas que operan fuera de las zonas francas, sólo un máximo del 50% de la ventas totales pueden provenir de estos clientes. En forma similar, las ventas locales de productos por parte de compañías procesadoras pueden representar únicamente el 25% de las ventas totales de la compañía.

Finalmente, la Ley de Régimen de Zonas Francas establece que no podrán ingresar al Régimen de Zona Franca las empresas que se dediquen a la extracción minera, la exploración o extracción de hidrocarburos, la producción o comercialización de armas y municiones que contengan uranio empobrecido y las compañías que se dediquen a la producción o comercialización de cualquier tipo de armas. Tampoco podrán ingresar al Régimen las empresas que se dediquen a la generación de energía eléctrica, salvo que la generación sea para el autoconsumo. (Así adicionado el párrafo anterior por el aparte c) del artículo 2° de la ley N° 8794 del 12 de enero de 2010).

Incentivos relacionados con impuestos:

Los incentivos relacionados con impuestos, tal y como se establecen en el artículo 20 de la Ley Zona Franca, son los siguientes:

- Internar a la zona franca la materia prima, productos elaborados o semielaborados, componentes y partes, materiales de empaque y envase, y las demás mercancías requeridas para su operación, sin sujeción al pago de todo tributo y derecho consular sobre la importación.
- Estarán exentos de todo tipo de tributo de importación o impuesto interior los materiales de empaque, embalaje y envase, así como los demás desechos de equipo de cómputo, electrónicos y otros desechos derivados de las actividades de las empresas de zona franca siempre y cuando esos materiales de empaque, envases, embalajes y desechos estén destinados al reciclaje o a la reutilización.
- Internar a la zona franca la maquinaria y el equipo, lo mismo que sus accesorios y repuestos, sin sujeción al pago de todo tributo y derecho consular sobre la importación. Adicionalmente gozarán de exención de todo tributo y derecho consular que afecte la importación de vehículos automotores necesarios para su operación, producción, administración y transporte.
- Se requiere que los vehículos tengan ciertas características, principalmente que sean adecuados para fines de trabajo o para transportar al menos quince pasajeros. Después de cinco años, el vehículo puede ser vendido localmente sin necesidad de pagar impuestos adicionales. La exención de impuestos no se aplica a vehículos de uso personal de los dueños, empleados o administradores de compañías en ZF.
- Exención de todo tributo y derecho consular que pese sobre la importación de combustibles, aceites y lubricantes requeridos para la operación de estas empresas. Tal exención se otorgará únicamente cuando estos bienes no se

produzcan dentro del país en la calidad, cantidad y oportunidad necesarias. Para importarlos, el Ministerio de Economía, Industria y Comercio deberá otorgar la autorización previa y pronunciarse, mediante resolución razonada, en un plazo máximo de quince días hábiles.

- Exención de todo tributo asociado con la exportación o reexportación de productos. Esta exención se otorgará para la reexportación de la maquinaria de producción y equipos de las Zonas, ingresados al amparo de esta ley.
- Exención, por un período de diez años a partir de la iniciación de las operaciones, del pago de impuestos sobre el capital y el activo neto, del pago del impuesto territorial y del impuesto de traspaso de bienes inmuebles.
- Exención del impuesto de ventas y consumo sobre las compras de bienes y servicios.
- Exención de todo tributo que pese sobre las remesas al extranjero.
- Exención de todos los tributos a las utilidades, así como de cualquier otro, cuya base imponible se determine en relación con las ganancias brutas o netas, los dividendos abonados a los accionistas o ingresos o ventas, de conformidad con las siguientes diferenciaciones:
 1. Para las empresas ubicadas en la Gran Área Metropolitana Ampliada, la exención será de un ciento por ciento (100%) hasta por un período de ocho años y de un cincuenta por ciento (50%) en los siguientes cuatro años.
 2. Para las empresas ubicadas fuera del Gran Área Metropolitana Ampliada, la exención será de un ciento por ciento (100%) hasta por un período de doce años y de un cincuenta por ciento (50%) en los siguientes seis años.
- Los plazos se contarán a partir de la fecha de inicio de las operaciones productivas de la empresa beneficiaria, siempre que dicho plazo no exceda de tres años a partir de la publicación del respectivo acuerdo de otorgamiento.

- Exención de todo tributo y patente municipales por un período de diez años. Las empresas a que se refiere este artículo deberán cancelar los servicios municipales de que hagan uso. En este caso, la municipalidad respectiva podrá cobrar hasta el doble de las tarifas establecidas por ley para esos servicios. No obstante lo anterior, las empresas establecidas en las zonas francas quedan autorizadas para contratar esos servicios con cualquier persona física o jurídica.
- Exención de todo tributo sobre la importación y exportación de muestras comerciales o industriales, previa autorización de PROCOMER.
- Las empresas procesadoras de exportación beneficiarias del Régimen de Zona Franca que al cumplir cuatro años de operar bajo dicho Régimen reinviertan en el país, podrán recibir una exención adicional del pago del impuesto sobre la renta, de conformidad con los parámetros siguientes:
 - i. Si la reinversión excede del veinticinco por ciento (25%) de la inversión original, la exención será por un año adicional.
 - ii. Si la reinversión excede del cincuenta por ciento (50%) de la inversión original, será por dos años adicionales.
 - iii. Si la reinversión excede del setenta y cinco por ciento (75%) de la inversión original, será por tres años adicionales.
 - iv. Si la reinversión excede del ciento por ciento (100%) de la inversión original, será por cuatro años adicionales.
- Las exenciones adicionales serán del setenta y cinco por ciento (75%) del impuesto sobre la renta por pagar. Las exenciones adicionales aquí otorgadas regirán después de cumplido el octavo año de operaciones, sin perjuicio de las exenciones correspondientes al período final de cuatro años otorgado originalmente, el cual regirá una vez que venza el período de la exención adicional aquí regulado.
- Cuando se trate de empresas instaladas en zonas de "menor desarrollo relativo", la exención adicional otorgada regirá una vez cumplido el decimosegundo año de

operaciones, sin perjuicio de las exenciones correspondientes al período final de seis años otorgado originalmente, el cual regirá cuando venza el período de esta exención adicional. La reinversión que da lugar a la exención adicional deberá completarse luego de cumplido el cuarto año y antes de iniciarse el octavo año de operaciones al amparo del Régimen de Zona Franca.

- La exención adicional solo podrá otorgarse a empresas cuya inversión original inicial en activos fijos haya sido al menos de dos millones de dólares estadounidenses (US\$2.000.000,00).
- Para efectos de la Ley de Zona Franca N°7210 y su reglamento, se entiende como Gran Área Metropolitana Ampliada la Gran Área Metropolitana definida en el Plan de desarrollo urbano", más los siguientes cantones: Grecia -excluido el distrito de Río Cuarto-, Valverde Vega, Naranjo, Palmares y San Ramón- excluidos los distritos de Peñas Blancas, Zapotal, Piedades Norte, Piedades Sur y Ángeles.

Otros Incentivos

Los siguientes incentivos adicionales también se encuentran disponibles:

- Asistencia para el entrenamiento, coordinada por el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), para empleados y aspirantes a empleados de las empresas establecidas en las zonas francas.
- Con el objetivo anterior, la empresa y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social deben suscribir un convenio en el cual los términos y condiciones del entrenamiento se manifiesten. Un subsidio especial puede ser pagado a las personas matriculadas en estas actividades, las cuales deben ser contratadas posteriormente por la empresa.
- Asistencia en la selección del personal que han de emplear en estas empresas. Se coordinarán las actividades de selección con diferentes autoridades locales.

- Asistencia y asesoramiento en sus requerimientos y necesidades ante las instituciones gubernamentales y privadas.
- Asistencia en cuanto a vivienda y necesidades de carácter educacional, para sus empleados y familias, mediante coordinación con las instituciones públicas respectivas.
- No obstante lo dicho en el segundo párrafo de esta sección, en el caso de varias empresas que han escogido Costa Rica como el territorio para establecer sus proyectos, y principalmente con base en el tamaño de la operación, es posible obtener como parte de la negociación un tratamiento especial por parte del gobierno, en campos tales como telecomunicaciones, energía y accesos viales.

Inspección de instalaciones de zonas francas.

El reglamento de La Ley General De Aduanas establecido mediante el Decreto Ejecutivo 25270 en el año 1996 y sus reformas, en el artículo 80 hace mención al proceso de inspección de instalaciones donde indica que tratándose de empresas de zona franca, previo a emitir la autorización respectiva, la aduana de control deberá inspeccionar las instalaciones y emitir el dictamen correspondiente a la Dirección General.

Para las empresas de zona franca que se ubican en parques industriales habilitados, no será obligatoria la inspección para los efectos de su autorización. Pero si será necesaria para efectos de des habilitaciones de áreas.

El artículo 164 de la Ley N° 7557 (1995) establece los siguientes requisitos para el proceso de recepción y despacho de mercancías de importación y exportación en instalaciones dentro del Régimen de Zona Franca, por su importancia se reproducen textualmente:

- a) Contar con instalaciones adecuadas y deslindadas de sus áreas de operación, para la recepción, inspección, manejo de carga y despacho de mercancías.
- b) Contar con equipo para realizar las operaciones indicadas en el literal anterior.
- c) Regular el acceso a las instalaciones de forma que se garantice la seguridad de las mercancías.
- d) Notificar a la autoridad aduanera sobre la ocurrencia de pérdidas, hurtos, robos, daños o cualquier otra circunstancia que afecte las mercancías ingresadas al amparo del Régimen.
- e) Llevar registros de ingreso e inventario a través de sistemas informáticos u otros medios autorizados, de acuerdo con los requerimientos de información que establezca la Dirección General. Para los efectos de este artículo, la aduana de control realizara la inspección de las instalaciones correspondientes. En ningún caso se autorizará la solicitud si el dictamen de la aduana fuere desfavorable.

Adicional en el artículo 165 la ley indica que se deben conservar copias de los formularios autorizados para el ingreso y salida de las mercancías, copia de la resolución de autorización al régimen, copia de los convenios de subcontratación de servicios con otras empresas y copia de los reportes rendidos al órgano administrador del Régimen.

Recepción de vehículos y unidades de transporte por parte de auxiliares autorizados

Las disposiciones aplicables a las empresas de zona franca autorizadas a recibir vehículos y unidades de transporte en instalaciones habilitadas para ese propósito deben regirse bajo lo establecido en los siguientes artículos de la Ley General de Aduanas:

Artículo 275 de la Ley N° 7557 (1995) indica que a la llegada del vehículo y la unidad de transporte a las instalaciones habilitadas, el transportista presentará al auxiliar, la declaración de tránsito o comprobante de salida y sus anexos. El auxiliar receptor registrará la fecha y hora efectiva de llegada de la unidad de transporte de conformidad con lo regulado por la Dirección General de Aduanas, el artículo 276 establece que recibidos los documentos, el Auxiliar procederá a inspeccionar el vehículo y la unidad de transporte y a corroborar si los marchamos y precintos autorizados se encuentran en buen estado y si se han cumplido los plazos de tránsito (s.p).

También

La Ley, en el artículo 277 indica que cada auxiliar receptor de tránsito aduanero deberá transmitir inmediatamente a la aduana de control, el ingreso de los vehículos y unidades de transporte que reciba, así como el resultado de la recepción de la unidad de transporte, indicando el número y fecha de la respectiva declaración de tránsito que ampara el ingreso (s.p).

Despacho de mercancías destinadas a empresas que operen bajo el Régimen de Zona Franca

El artículo 476 del reglamento de la Ley General de Aduanas (1995) establece que aceptada la declaración aduanera, la aduana de control indicará si procede ordenar la verificación de la declaración mediante el reconocimiento físico de las mercancías.

En caso de que no proceda realizar el acto de reconocimiento físico el artículo 477 del reglamento de la Ley General de Aduanas se comunicará al declarante la autorización del levante de las mercancías. El declarante será responsable de supervisar la operación de descarga de la unidad de transporte y de comunicar inmediatamente a la aduana de control, cualquier diferencia con la información declarada a la aduana.

Despacho de mercancías hacia el extranjero

Aceptada la declaración aduanera se procederá a ordenar la realización del reconocimiento físico o se autorizará el levante de las mercancías. La declaración deberá indicar el lugar en donde las mercancías se cargarán a una unidad de transporte o se embalarán para su transpone.

El artículo 481 del RLGA decreto N° 25270-H (1996) establece que en caso de que no proceda realizar el acto de reconocimiento físico, se comunicará al declarante la autorización del levante de las mercancías, a continuación se detalla el proceso a seguir:

Cuando las mercancías deban cargarse en unidades de transporte para su tránsito hacia un puerto marítimo el declarante deberá colocar marchamos en la unidad de transporte y transmitir a la aduana de control la fecha, hora exacta de salida del vehículo y de la unidad de transporte y la

identificación de los marchamos colocados, finalmente la aduana de salida comunicará a la aduana de control la salida del país de la unidad de transporte (s.p).

Además

Todos los procedimientos para la autorización de las demás operaciones de las empresas beneficiarias del Régimen de Zona Franca se registrarán, en lo conducente, por las disposiciones de este Reglamento y del Reglamento a la Ley del Régimen de Zona Franca de acuerdo con el régimen aduanero correspondiente (s.p).

Requisitos para la recepción y despacho de las Mercancías:

El artículo 164 de la Ley N° 7557 (1995) establece que para la recepción y despacho de mercancías de importación y exportación en sus instalaciones, la empresa de zona franca deberá cumplir con los siguientes requisitos, por su importancia se reproducen textualmente:

- a. Contar con instalaciones adecuadas y deslindadas de sus áreas de operación, para la recepción, inspección, manejo de carga y despacho de mercancías.
- b. Contar con equipo para realizar las operaciones indicadas en el literal anterior.
- c. Regular el acceso a las instalaciones de forma que se garantice la seguridad de las mercancías.
- d. Notificar a la autoridad aduanera sobre la ocurrencia de pérdidas, hurtos, robos, daños o cualquier otra circunstancia que afecte las mercancías ingresadas al amparo del Régimen.

- e. Llevar registros de ingreso e inventario a través de sistemas informáticos u otros medios autorizados, de acuerdo con los requerimientos de información que establezca la Dirección General. Para los efectos de este artículo, la aduana de control realizara la inspección de las instalaciones correspondientes. En ningún caso se autorizará la solicitud si el dictamen de la aduana fuere desfavorable.

La empresa de zona franca deberá conservar copias de los formularios autorizados para el ingreso y salida de las mercancías, copia de la resolución de autorización al Régimen, de los convenios de subcontratación de servicios con otras empresas y de los reportes rendidos al órgano administrador del régimen.

Finalmente el artículo 166 del RLGA de la Ley N° 7557 (1995), indica cómo debe realizarse el proceso de cese definitivo o temporal de operaciones:

Cuando una empresa de zona franca solicite voluntariamente el cese definitivo o temporal de sus operaciones deberá seguir los procedimientos establecidos en la normativa correspondiente. En el caso del cese definitivo, la Dirección General de Aduanas emitirá la resolución de revocatoria de la condición de auxiliar de la función pública aduanera, sin perjuicio de la potestad de la autoridad aduanera para iniciar en fecha posterior, los procedimientos administrativos por la responsabilidad derivada de las actuaciones de la empresa en su condición de auxiliar de la función pública aduanera. (Así reformado por el artículo 1° del decreto ejecutivo N° 35424 del 7 de agosto de 2009).

Decretos al reglamento de la Ley de Zona Franca.

Durante los últimos años, en el país se han realizado diferentes reformas al reglamento de la Ley de Zona Franca para lograr adaptarla a las necesidades de las empresas y las industrias, tomando en consideración las disposiciones legales del país, buscando el objetivo anteriormente mencionado la asamblea legislativa ha emitido 3 decretos que han logrado modificar los procesos y han dado como resultado la creación de la categoría de Servicios Logísticos. A continuación se realizara una pequeña reseña de lo establecido en los decretos:

Decreto Ejecutivo N° 36000-COMEX-H

Este decreto constituye una reforma al Reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca amparado, a su vez, en el Decreto Ejecutivo N° 34739-COMEX-H del 29 de agosto de 2008, donde se indica que se realizaron reformas a los artículos 4, 5, 7, 10, 13, 21, 27, 29, 32, 34, 38, 44,50, 55, 59, 63, 66, 71, 72, 73, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 92, 94, 95, 95 Bis, 97, 98, 100, 101, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 122, 124, 127 y 128; y adición de los artículos 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136,137, 138, 139, 140, 141, 142, 143 y 144. Los cuales se han presentado como resumen.

El texto del acuerdo se enfoca en modificar el artículo 4 del Decreto Ejecutivo N° 34739-COMEX-H del 29 de agosto de 2008, denominado Reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca, para que se adicionen al texto las siguientes definiciones: activos fijos, activos fijos depreciables, capacitación y entrenamiento del personal, capacitación y entrenamiento del personal de empresas proveedoras, control accionario, control accionario directo, control accionario indirecto, DGT, entidad controladora, empresas no sujetas al impuesto sobre la renta, gama, insumo, megaproyectos, operador económico autorizado, planta procesadora similar, poder de dirección, principales activos y proporción significativa.

Decreto Ejecutivo N° 36725-COMEX-H

El auge de las operaciones de comercio exterior constituye uno de los factores de desarrollo de Costa Rica, razón por la cual es necesaria la simplificación de trámites, el establecimiento de plazos de respuesta y la delimitación de las competencias de las distintas instituciones que intervienen en dicho Régimen, así como el fortalecimiento de controles eficientes y eficaces sobre sus operaciones por tanto mediante la reforma al reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca mediante el Decreto Ejecutivo N° 36725-COMEX-H del 26 de Julio del 2011, decretan reformas a los artículos 4, 7, 8, 19, 23, 25, 39, 40, 50, 52, 53 bis, 53 quáter, 67, 75, 110, 124, 127, 128, 129, 130, 131,133 y 145; y adición de los artículos 10 bis, 23 bis, 23 ter, 23 quáter, 127 bis, 127 ter, 127 quáter, 127 quinquies, 127 sexies, 130 bis, 130 ter y 130 quáter.

Entre las modificaciones se abarcan los siguientes temas:

- Plazo para completar la inversión inicial máximo 3 años
- Uso de medios electrónicos. PROCOMER y la Dirección podrán autorizar que determinados trámites, de acuerdo a su competencia, se realicen a través de los medios electrónicos implementados.
- Compras al mercado local.
- Actividades relativas a servicios de logística.
- Internamiento de mercancías por empresas bajo la categoría de de servicios de logística hacia el régimen de zonas francas o de perfeccionamiento activo.
- Importaciones definitivas de mercancías internadas por parte de empresas de servicios de logística.

Decreto Ejecutivo N° 41263-COMEX-H

El Decreto Ejecutivo N° 41263-COMEX-H del 16 de Julio del 2018, establece la figura SEL dentro de las categorías de zona franca , el cuerpo del decreto establece varios puntos importantes que colaborarán con la activación de las zonas francas como un propulsor del desarrollo del país, estas sólo están autorizadas para realizar las actividades previstas por ley y asignadas en el Acuerdo Ejecutivo de Otorgamiento y relacionadas con las categorías previstas en el artículo 17 de la Ley del Régimen de Zona Franca. Este decreto reviste connotada importancia para los investigadores, por cuanto es el que proporciona el basamento de interés para esta investigación.

Por lo tanto, las empresas beneficiarias que operan en el Régimen como empresas de servicios de logística integral, sólo pueden efectuar las actividades que tienen como propósito la prestación de servicios de logística integral de planificación, control y manejo de inventarios, selección, empaque, embalaje, fraccionamiento, facturación, etiquetado, desempaque, división, clasificación, reempaque, reembalaje, remarcación, agrupamiento y distribución de mercancías, sin que esta última actividad implique la simple operación de transporte a terceros. Tales actividades estarán autorizadas siempre y cuando no transformen la naturaleza de las mercancías y que no consistan en su simple almacenamiento (y/o) y custodia.

Mediante el decreto se establecen reformas a los artículos 4, 127, 127 bis, 127 ter, 127 quater, 127 quinquies, 127 sexies, 128, 129, 130, 130 bis, 130 ter y 130 quater del reglamento a la ley de régimen de zonas francas; así como la adición de los artículos 99 bis, 99 ter, 99 quater, 102 bis, 128 bis, 128 ter, 128 quater, 129 bis, 129 ter, 129 quater, 130 quinquies y 130 sexies.

Se define SEL como “las empresas beneficiarias del Régimen de Zona Franca bajo la categoría prevista en el inciso c) del artículo 17 de la Ley N° 7210, cuya actividad autorizada consiste en la prestación de servicios de logística integral.”

El Decreto Ejecutivo N° 41263-COMEX-H del 16 de Julio del 2018, establece la figura SEL dentro de las categorías de zona franca, mediante el decreto se modifican los artículos 127, 127 bis, 127 ter, 127 quitar, 127 quinquies, 127 sexies, 128, 129, 130, 130 bis, 130 ter y 130 quater del Reglamento a la Ley de Régimen de Zonas Francas, Por su interés, se reproducen textualmente, para que en adelante sus disposiciones se lean de la manera siguiente:

Artículo 127.- Actividades y operaciones relativas a servicios de logística. Las empresas que cumplan con lo establecido para optar por el Régimen, podrán realizar actividades con el propósito de prestar servicios de logística integral que se indican a continuación:

- a) Planificación, control y manejo de inventarios.
- b) Selección, empaque, embalaje, fraccionamiento, facturación, etiquetado, desempaque, división, clasificación, reempaque, reembalaje, remarcación, agrupamiento y distribución de mercancías.
- c) Otras actividades similares. Las actividades anteriores estarán autorizadas siempre y cuando no transformen la naturaleza de las mercancías y que no consistan en su simple almacenamiento y/o custodia. El detalle de las actividades deberá contemplarse en el Acuerdo Ejecutivo de otorgamiento del régimen.

Artículo 127 bis. - Requisitos para las instalaciones de las empresas de servicios de logística. Las empresas beneficiarias que presten servicios de logística deberán contar con instalaciones adecuadas para el desarrollo de sus actividades. Las instalaciones,

ubicadas dentro o fuera de parque, deberán cumplir con los requisitos que se indican a continuación:

- a) Delimitación del área total destinada a la actividad dentro del Régimen.
- b) Área para realizar operaciones de recepción, almacenamiento, estiba, inspección, despacho de mercancías.
- c) Espacio reservado para el reconocimiento físico de las mercancías.
- d) Área exclusiva y delimitada que permita distinguir las mercancías ingresadas al Régimen de Zona Franca de aquellas mercancías nacionalizadas o nacionales. Las empresas podrán definir el tamaño de dicha área y la movilidad de ésta dentro de sus instalaciones, de acuerdo con sus necesidades operativas.
- e) Área exclusiva y delimitada que cumpla con las regulaciones en materia sanitaria y de seguridad para mercancías peligrosas para la salud humana, animal o vegetal y el medio ambiente.
- e) Área u oficina equipada para uso de la autoridad aduanera y/o tributaria, que permita conexión con el sistema de información aduanera y que tenga las condiciones adecuadas para permitir la revisión y fiscalización que sea necesaria.
- f) Sistema de seguridad para custodia y vigilancia de ingreso y salida de personas, vehículos y de mercancías, incluyendo un sistema de cámaras de video.
- g) Cumplir con las condiciones de seguridad y las demás normas técnicas de construcción. Para efectos del otorgamiento de la condición de auxiliar de la función pública aduanera, la empresa beneficiaria, ubicada dentro o fuera de parque, deberá cumplir con los requisitos indicados que serán verificados previamente por la Aduana

de Control. Igualmente, serán objeto de inspección tratándose de habilitaciones o des habilitaciones de áreas, sea que las instalaciones se encuentren dentro o fuera de parque.

Artículo 127 ter. - Obligaciones de las empresas de servicios de logística. Además de las establecidas en la Ley y en el presente reglamento, las empresas SEL tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Mantener y enviar, a la autoridad aduanera competente, los registros de los inventarios al momento del ingreso de las mercancías, el almacenamiento, retiro, abandono u objeto de otros movimientos, según los formatos, medios y condiciones que establezcan la Dirección y la Administración Tributaria, mediante resolución de alcance general debidamente publicada.
- b) Mantener a disposición de la autoridad aduanera y tributaria, los medios de control de ingreso, permanencia y salida de mercancías.
- c) Responder por el pago de los tributos producto de las obligaciones tributarias y aduaneras, por las mercancías que no se encuentren y hayan sido declaradas como ingresados.
- d) De constatare faltantes en los inventarios de las mercancías nacionales o nacionalizadas, quien asume la responsabilidad es la empresa SEL que ingresó las mercancías a la zona franca, salvo caso fortuito, fuerza mayor o destrucción de las mercancías, debidamente comprobado. De existir estos faltantes, la empresa de servicios de logística que custodia tales mercancías es la llamada a demostrar con documentos fehacientes, a qué obedece tal faltante, pues a ella es a quien le compete establecer y llevar los controles necesarios y pertinentes para que no existan faltantes, robos o destrucciones; caso contrario, la empresa que ingresó las mercancías a zona franca

responde por el pago del impuesto de venta; sin perjuicio de las consecuencias derivadas del faltante de inventarios para la empresa nacional que solicitó el servicio, de conformidad con lo dispuesto en el inciso d) del artículo 3 del Reglamento a la Ley del Impuesto General sobre las Ventas. Lo anterior sin perjuicio de las posibles sanciones en que pueda incurrir la empresa de zona franca por realizar operaciones de venta en las que no está autorizada, conforme a la ley. Por su parte, la empresa propietaria de las mercancías, que solicitó el servicio a una empresa SEL, pierde el crédito fiscal que se podría aplicar por el faltante de tales mercancías.

- e) Comunicar al jerarca de la aduana de control las posibles causas, dentro del término de las veinticuatro horas siguientes al conocimiento de la ocurrencia de daños, pérdidas u otras circunstancias que afecten las mercancías.
- f) Cumplir las disposiciones técnico-administrativas referentes a ubicación, estiba, depósito e identificación de las mercancías bajo su custodia, que al efecto emita la Dirección para este tipo de empresas, mediante resolución de alcance general debidamente publicada.
- g) Contar con los medios de seguridad y control de inventarios tecnológicos, que aseguren la efectiva custodia y conservación de las mercancías que deban transmitirse a la aduana, según los requerimientos ordenados por la Dirección. h) Verificar la validez de la autorización del levante de las mercancías, de conformidad con los medios que la Dirección defina mediante resolución de alcance general debidamente publicada.

Artículo 127 quater. -Representación mediante Empresas de Servicios de Logística.
La Declaración Aduanera presentada por una Empresa de Servicios de Logística se

presumirá efectuada con el consentimiento del dueño de las mercancías para cualquier destinación de éstas.

Artículo 127 quinquies. - Traslado del conocimiento de embarque. Las empresas SEL que requieran trasladar la titularidad del conocimiento de embarque para las operaciones de importaciones definitivas de mercancías, los internamientos al Régimen de Zona Franca y de perfeccionamiento activo y reexportaciones, deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

I. Cesión de derechos Cuando el traslado del conocimiento de embarque sea parcial, la empresa SEL debe realizar la cesión de derechos y cumplir con los aspectos siguientes:

a) Información de la cesión de derechos: La cesión de derechos deberá contener la siguiente información:

- a. DUA de internamiento de mercancías a la empresa SEL.
- b. Fecha de Ingreso a la empresa SEL.
- c. Conocimiento de Embarque de cada una de las mercancías con que ingresaron a la SEL.
- d. Cantidad de mercancías.
- e. Descripción de la (s) mercancía(s)

b) Cesión de varios conocimientos de embarque: en un mismo formato de cesión de derechos, la empresa SEL podrá amparar mercancías internadas en varios conocimientos de embarque, de forma que puedan ser cedidos a un único destinatario.

c) Uso de formato digital: Para la cesión de derechos debe utilizarse el formato digital puesto a disposición de los usuarios en la dirección web <http://www.hacienda.go.cr>

- d) Suscripción de la cesión de derechos: La cesión de derechos debe ser suscrita por el representante legal o el apoderado designado con facultades suficientes para este acto.
- e) No autenticación: para efectos del inciso anterior no es necesario que dicha firma esté autenticada, siempre y cuando conste en los registros del Departamento de Estadísticas y Registro de la Dirección de Gestión Técnica de la Dirección General de Aduanas.
- f) No pago de especies fiscales: La cesión de derechos estará eximida del pago de especies fiscales. II. Endoso del conocimiento de embarque Cuando el traslado del conocimiento de embarque sea total debe realizarse mediante endoso. El representante legal o el apoderado con facultades suficientes deben endosar dicho conocimiento de embarque, mediante una manifestación expresa del endoso y su firma en el documento. III. Sobre la documentación asociada a las declaraciones aduaneras Para efectos de la tramitación de las declaraciones aduaneras en el sistema informático, no es necesario el escaneo y envío de las imágenes de los documentos asociados a la respectiva declaración aduanera. El declarante deberá tener a disposición de las autoridades aduaneras y/o tributarias la documentación de respaldo correspondiente, cuando sea requerido en el ejercicio de las facultades de control y verificación de las autoridades.

Artículo 127 sexies. - Valor aduanero de las mercancías. Para la determinación del valor en aduanas de las mercancías objeto del servicio logístico, se seguirá lo establecido en los procedimientos de valoración aduanera vigentes al momento de la aceptación de la declaración aduanera respectiva. Además de los elementos referidos

en el primer párrafo del artículo 8 del Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994.

Artículo 128.- Reexportaciones de mercancías por parte de empresas de servicios de logística. Para los efectos de la salida al exterior de las mercancías internadas al Régimen por parte de empresas de servicios de logística, se deberán presentar junto con la declaración aduanera de reexportación, los siguientes documentos:

- a) Original de la factura comercial de las mercancías, o documento equivalente, según lo establecido en el inciso f) subinciso i del artículo 129 del presente reglamento.
- b) Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, según corresponda. c) Lista de empaque.

Artículo 129. –Destino de las mercancías. Las mercancías bajo custodia de una empresa SEL podrán tener los siguientes destinos:

- a) Venta local de mercancías elaboradas por una empresa del Régimen de Zona Franca Las empresas de zonas francas autorizadas para vender mercancías en el mercado local, deben tramitar la declaración aduanera de importación definitiva por venta local a su nombre, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos. De ser procedente le serán aplicables los beneficios arancelarios establecidos en los tratados comerciales internacionales.
- b) Importación definitiva El importador debe tramitar la declaración aduanera de importación definitiva a su nombre, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos.

- c) Exportación de mercancías nacionales o nacionalizadas Para la exportación de mercancías nacionales o nacionalizadas, agrupadas o no, se debe tramitar la declaración aduanera de exportación definitiva, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos.
- d) Exportación de mercancías al amparo del Régimen de Zona Franca: Para la exportación de mercancías al amparo del Régimen de Zona Franca, agrupadas o no, se deberá tramitar la declaración aduanera de exportación que corresponda, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos.
- e) Internamiento de mercancías al amparo de los Regímenes de Perfeccionamiento Activo y Zona Franca: Para los internamientos de mercancías al amparo de los regímenes de Perfeccionamiento Activo y de Zona Franca, la empresa beneficiaria deberá tramitar la declaración aduanera de internamiento que corresponda, cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos.
- g) Reexportación de mercancías Las empresas SEL podrán realizar la reexportación de las mercancías, agrupadas o no, en los términos definidos en el artículo 128 del presente reglamento. Igualmente podrá realizar la reexportación cualquier otro interesado en los términos definidos en el artículo 178 de la Ley General de Aduanas. En los supuestos indicados se deberá aportar, junto con la declaración aduanera respectiva, los siguientes documentos: i. Factura comercial cuando se trate de una compraventa o transferencia de dominio. En el caso del inciso f) de este artículo, cuando no exista una compraventa

y las mercancías estén consignadas a nombre de la empresa beneficiaria de servicios de logística, puede aportarse un documento equivalente emitido por el remitente, en los términos definidos en el artículo 130 quater del presente reglamento.

ii. Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, según corresponda. iii. Cualquier otro requisito arancelario o no arancelario, contemplado en la legislación especial vigente. En todos los casos anteriores, si las mercancías cumplen con las normas de origen correspondientes, la empresa beneficiaria podrá aplicar los beneficios arancelarios, de acuerdo con los términos del Tratado de Libre Comercio vigente y cumpliendo con los requisitos y procedimientos establecidos por éstos. La intervención de un agente aduanero será optativa para la realización de las operaciones antes indicadas, con excepción de las importaciones definitivas y los internamientos al Régimen de Perfeccionamiento Activo. Las mercancías podrán ser despachadas desde las instalaciones de la empresa beneficiaria de servicios de logística.

Artículo 130.- Asociación de inventarios. Toda declaración aduanera que consigne como ubicación inmediata las instalaciones de las empresas SEL, deberá asociarse con un movimiento de inventario en los términos establecidos por la Dirección, mediante resolución de alcance general debidamente publicada.

Artículo 130 bis. - Cálculo del porcentaje por venta de servicios al mercado local. Para efectos del cálculo del porcentaje por ventas de servicios al mercado local que realizan las empresas SEL, al final del período fiscal correspondiente, se tomará como base el valor del servicio de logística facturado a empresas nacionales y a empresas de

perfeccionamiento activo entre el valor total de los servicios facturados para el periodo fiscal correspondiente. En ningún caso el valor de las mercancías será considerado para el cálculo del porcentaje de venta local.

Artículo 130 ter. - Movilización de mercancías a otras ubicaciones. Las mercancías internadas a las instalaciones de la empresa SEL podrán ser trasladadas a otras ubicaciones autorizadas de la misma empresa de servicios de logística o a una nueva empresa de servicios de logística, previa autorización de la aduana de control, en cuyo caso deberá tramitarse la declaración aduanera respectiva. Para el cómputo del plazo de permanencia de las mercancías que son objeto de la prestación del servicio de logística, se tomará como fecha inicial el momento de su ingreso al Régimen en las instalaciones de la primera empresa de servicios de logística.

Artículo 130 quater. - Del documento equivalente a la factura comercial. En el caso previsto en los artículos 128 quater y 129 inciso f) subinciso i, referente al supuesto en que no existe una compraventa de las mercancías o transferencia de dominio y éstas son consignadas a nombre de la empresa beneficiaria de servicios de logística, se debe aportar documento equivalente emitido por el remitente, el cual debe detallar la siguiente información: i. Nombre y domicilio de la empresa SEL. Si hubiere un cambio de destinatario el que adquiere esa condición deberá declarar en el documento equivalente su nombre y domicilio e indicar que se trata del nuevo destinatario. ii. Descripción de las mercancías objeto de la transacción, con especificación de su clase, cantidad, precio unitario y total. Debe indicarse si las mercancías son usadas, defectuosas, reconstruidas o reacondicionadas. En caso de omisión este dato puede ser agregado por el interesado o agente aduanero firmando esta anotación. iii. Tipo de embalaje, las marcas, números, clases y cantidades parciales y total de bultos. iv. Lugar y fecha de expedición. Si la factura comercial o

documento equivalente no estuviere redactado en español, se deberá adjuntar la traducción correspondiente.

ARTÍCULO 3.- Adiciónese los artículos 99 bis, 99 ter, 99 quater, 102 bis, 128 bis, 128 ter, 128 quater, 129 bis, 129 ter, 129 quater, 130 quinquies y 130 sexies al Reglamento a la Ley de Régimen de Zona Franca, Decreto Ejecutivo N° 34739-COMEX-H del 29 de agosto de 2008, publicado en el Alcance N° 35 al Diario Oficial La Gaceta N° 181 del 19 de setiembre de 2008, textos que indicarán lo siguiente:

Artículo 99 bis- Diferencias en la cantidad de unidades contenidas en los bultos declarados. Si en ocasión de una operación posterior al levante de la declaración aduanera respectiva con que se reciben esas mercancías, resultan diferencias en las unidades de las mercancías, y éstas no difieran en su naturaleza, de conformidad con el artículo 89 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA III) y en concordancia con el artículo 90 de Ley General de Aduanas, el declarante deberá presentar, en cualquier momento, ante la Aduana de Control la solicitud de rectificación de manera tal que la cantidad de unidades coincida con la cantidad declarada y continuará con el trámite del régimen aduanero respectivo. La Aduana de Control contará con un plazo máximo de diez días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud de forma completa, para resolver dicha gestión. El formulario de solicitud de rectificación está a disposición de los usuarios en formato digital en la dirección <http://www.hacienda.go.cr>, en el apartado de formularios. Las unidades adicionales detectadas por la empresa beneficiaria podrán ser destinadas a los regímenes u operaciones autorizadas, formarán parte del inventario general y permanecerán al igual que el resto de unidades comerciales internadas al Régimen en las instalaciones de la empresa beneficiaria y estarán a su disposición para lo que corresponda. A efectos de mantener actualizado el control de inventarios, la empresa beneficiaria deberá identificar y registrar las diferencias de

unidades comerciales que se detecten durante el proceso de fraccionamiento de los bultos previamente recibidos en sus instalaciones. La empresa beneficiaria deberá registrar electrónicamente esas diferencias mediante un ajuste al inventario en el momento de su detección. Todo lo anterior, siempre que estas diferencias no afecten las cantidades de bultos declaradas en los conocimientos de embarque.

Artículo 99 ter. - Sobrantes y faltantes de bultos. Si en la descarga de la unidad de transporte se determinan bultos sobrantes o faltantes, debe ajustarse a los lineamientos dispuestos en el artículo 81 de la Ley General de Aduanas y en los artículos 256 al 261 de su Reglamento, así como a las disposiciones previstas en el Manual de Procedimientos Aduaneros de zonas francas y las normas que en lo sucesivo regulen esta materia.

Artículo 99 quater. - Emisión de certificaciones de control aduanero. A solicitud de la empresa beneficiaria, la aduana de control deberá emitir, en el plazo máximo de 3 días hábiles, una certificación de control aduanero, en la cual conste que determinada mercancía, estuvo bajo control de la autoridad aduanera y no fue sometida a procesos de transformación sustancial, salvo los expresamente autorizados en el artículo 127 del presente reglamento, para efectos de cumplir con los requisitos establecidos en un Tratado de Libre Comercio u otro tipo de esquema de comercio preferencial. La autoridad aduanera emitirá los requisitos para la emisión de dichas certificaciones, mediante una resolución de alcance general publicada en el diario oficial La Gaceta. La condición de originaria de una mercancía situada en una empresa beneficiaria, que procede de un país y que es reexportada a otro país, será determinada por el acuerdo comercial vigente entre los países del Acuerdo Comercial correspondiente.

Artículo 102 bis. – Exportaciones desde otra ubicación. Las empresas beneficiarias que gocen de la categoría prevista en el inciso b) del artículo 17 de la Ley del

Régimen de Zona Franca podrán realizar la exportación a su nombre, desde las instalaciones de la empresa beneficiaria que les vende las mercancías que son objeto de exportación. Para tales efectos, la empresa comercializadora tramitará ante la Aduana de Control las respectivas declaraciones aduaneras de exportación, indicando el nombre y ubicación de la empresa beneficiaria que vende las mercancías destinadas a la exportación y señalando que éstas se exportarán desde dichas instalaciones, adjuntando la factura comercial de exportación emitida por la empresa comercializadora al comprador en el extranjero. La empresa comercializadora es la responsable de la aplicación de los procedimientos vigentes. La empresa comercializadora deberá comunicarlo a la Aduana de Control, indicando lo siguiente: (i) Nombre de la empresa beneficiaria comercializadora. (ii) (iii) Nombre y ubicación de la empresa beneficiaria que vende las mercancías objeto de exportación. (iv) Indicación que las mercancías se exportarán desde las instalaciones de la empresa beneficiaria que vende las mercancías objeto de exportación. En caso que alguna de las beneficiarias realice alguna operación incumpliendo lo estipulado anteriormente, la autoridad aduanera deberá iniciar los procedimientos sancionatorios correspondientes. Adicionalmente, deberá comunicar el incumplimiento a Procomer para lo que corresponda, de acuerdo a sus competencias.

Artículo 128 bis. - Del consignatario de las mercancías. Las mercancías que son objeto del servicio logístico deberán estar consignadas a nombre de la empresa de servicios de logística o a nombre de un tercero predefinido en el conocimiento de embarque para su posterior entrega, dentro o fuera del territorio aduanero nacional.

Artículo 128 ter. - Destinatarios de los servicios de logística. Las empresas SEL pueden brindar sus servicios a:

- a) Empresas beneficiarias del Régimen de Zona Franca.
- b) Personas físicas o jurídicas domiciliadas fuera del territorio nacional.

- c) Empresas de Perfeccionamiento Activo con fines de internamiento a este Régimen.
- d) Personas físicas o jurídicas no beneficiarias del régimen de zona franca, ubicadas dentro del territorio aduanero nacional, para: i. Mercancías nacionales o nacionalizadas; ii. Mercancías extranjeras con fines de reexportación y/o importación definitiva. En tales casos, las mercancías ingresarán a las instalaciones de la empresa de servicios de logística bajo su responsabilidad.

Artículo 128 quater. - Del internamiento de las mercancías a las SEL. Cuando las mercancías que son objeto de servicios de logística estén consignadas a nombre de la empresa de servicios de logística, el internamiento de las mercancías deberá ampararse a una Declaración Aduanera de Internamiento y debe venir acompañada por los siguientes requisitos:

- a) Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, según corresponda. Factura comercial cuando se trate de una compraventa, o bien, documento equivalente emitido por el remitente, en los términos definidos en el artículo 129 inciso f), sub inciso i. del presente reglamento. Si la factura comercial o documento equivalente no estuviera redactada en español, se debe adjuntar la traducción correspondiente.
- b) Documentos de flete y de seguros pagados, cuando la condición de entrega de la mercancía no los comprenda y no vengán declarados en el respectivo título de transporte.
- c) Cualquier otro requisito arancelario o no arancelario, contemplado en la legislación especial vigente. Cuando la empresa SEL requiera entregar las mercancías ingresadas al Régimen a otra empresa beneficiaria del Régimen de Zona Franca, Perfeccionamiento Activo,

o empresas nacionales, éstas deberán tramitar la declaración aduanera correspondiente, siguiendo al efecto el procedimiento aduanero establecido. Asimismo, cuando en el conocimiento de embarque se indique que las mercancías estén destinadas a un tercero predefinido, diferente a la empresa de servicios de logística, no se requerirá la Declaración Aduanera de Internamiento a la Empresa de Servicios de Logística. En tal caso, la empresa deberá registrar en sus inventarios las mercancías objeto del servicio logístico en espera de su posterior destinación a alguno de los regímenes aduaneros permitidos. .(pág. 16)

Artículo 129 bis. - Importaciones definitivas de mercancías internadas por parte de empresas de servicios de logística. Cuando la empresa SEL requiera entregar las mercancías internadas a una persona física o jurídica no beneficiaria del Régimen, esta última deberá tramitar la declaración aduanera de importación definitiva, siguiendo al efecto el procedimiento aduanero establecido, previa observancia de los requisitos no arancelarios aplicables para dicha mercancía, así como los rubros correspondientes al flete y seguro. De ser procedente les serán aplicables los beneficios arancelarios establecidos en tratados comerciales internacionales. Las importaciones definitivas de mercancías provenientes de zonas francas, desde una empresa SEL, no serán consideradas ventas locales para la empresa que presta el servicio de logística. Lo que se computa para el cálculo del porcentaje de venta local autorizado a dicha empresa es el costo del servicio prestado. La empresa no podrá mantener en sus instalaciones, mercancías sobre las cuales se ha autorizado el levante, más allá de tres días hábiles a partir de esa autorización. Después de ese plazo las mercancías deberán ser retiradas por el importador o ser trasladadas a un Almacén General de Depósito.

Artículo 129 ter. - Plazo de permanencia de las mercancías. La permanencia de las mercancías ingresadas que serán objeto de la prestación del servicio de logística no puede ser mayor a tres años, contado a partir de la aceptación de la declaración aduanera. Vencido dicho plazo sin que se haya procedido con una destinación diferente a la contemplada en el presente capítulo deberá proceder con el pago de la obligación tributaria aduanera dentro de los ocho días hábiles siguientes al vencimiento del plazo indicado. De no efectuar dicho pago, se entenderá que no existe interés sobre dicha mercancía, procediendo lo dispuesto en el párrafo final del inciso f) del artículo 56 de la Ley General de Aduanas. En caso que opere el abandono en los términos indicados, las mercancías permanecerán en las instalaciones de la empresa logística, quien será la responsable por su custodia ante una eventual pérdida o destrucción, hasta tanto sea retirada por el adjudicatario.

Artículo 129 quater. - Inventario de mercancías. La empresa beneficiaria deberá mantener un registro electrónico de inventarios de mercancías internadas, depositadas, retiradas, abandonadas u objeto de otros movimientos, según los formatos y las condiciones que establezca la Dirección, mediante resolución de alcance general debidamente publicada. El control de inventarios electrónico debe separar aquellas mercancías que no han pagado tributos, de las mercancías nacionales o nacionalizadas. Igual separación deberá mantenerse en el inventario físico que la empresa de servicios de logística tenga al efecto.

Artículo 130 quinquies. Sobre la factura comercial por los servicios prestados. Es obligación de la empresa de servicios de logística, emitir la factura comercial por el valor del servicio logístico prestado, cumpliendo con los requisitos e información establecidos en la normativa tributaria.

Artículo 130 sexies. Control de ingreso y salida de mercancías nacionales o nacionalizadas para las empresas de servicios de logística. Las empresas SEL podrán prestar sus servicios a empresas ubicadas en el mercado nacional, según el porcentaje establecido en el artículo 22 de la Ley del Régimen de Zona Franca. Las mercancías nacionales o nacionalizadas que ingresen a las áreas habilitadas en las zonas francas deben cumplir con los siguientes requisitos:

I. Documento de recepción de mercancías

Para el ingreso de las mercancías nacionales o nacionalizadas provenientes del territorio aduanero nacional, con el objeto de someterlas a la prestación de los servicios de logística, se utilizará un documento de recepción de mercancías; siempre y cuando no exista una transferencia de dominio de las mercancías; caso contrario, el respaldo será una factura comercial. La Dirección, en conjunto con la DGT, definirá un único formato de documento de recepción de mercancías, que deberá ser usado tanto por la empresa SEL como por la empresa nacional que solicitó el servicio.

II. Registro de mercancías nacionales o nacionalizadas ingresadas a las SEL

Las empresas SEL deben llevar un registro electrónico con el detalle del inventario de las mercancías que ingresaron, según se define a continuación:

- a) Las mercancías se registrarán por separado, por tipo de mercancía y cliente; independientemente que las mercancías ingresen a nombre de la empresa SEL o no. Es obligación de la empresa contar con el respaldo documental y/o electrónico respectivo, el cual debe estar a disposición de las autoridades aduaneras y tributarias, cuando así lo soliciten.
- b) Si las mercancías van a ser objeto de transferencia de dominio, deben ser acompañadas de la factura comercial que demuestre la transferencia.
- c) Nombre de la persona física o jurídica, número de identificación y dirección exacta tanto de la empresa que brinda el servicio como de quien lo recibe.

- d) Cantidad de bultos.
- e) Descripción de las mercancías, especificación de su clase, cantidad, precio unitario y total. Debe indicarse si las mercancías son usadas, defectuosas, reconstruidas o reacondicionadas.
- f) Origen de las mercancías.
- g) Tipo de embalaje, las marcas, números, clases y cantidades parciales y total de bultos.
- h) Unidad de medida y cantidad.
- i) Descripción del servicio solicitado. Si son varios servicios, debe describirse cada uno de ellos.

La salida de las mercancías nacionales o nacionalizadas, desde las empresas SEL, debe estar respaldada por los siguientes documentos:

- a) Factura comercial del servicio prestado, cumpliendo con la normativa tributaria correspondiente.
- b) Descripción y valor de cada servicio prestado.
- c) Identificación y domicilio de la empresa que presta el servicio y de aquella que lo recibe.
- d) Cantidad de bultos.
- e) Descripción de las mercancías que salen de zona franca, con especificación de su clase, cantidad, precio unitario y total. Debe indicarse si las mercancías son usadas, defectuosas, reconstruidas o reacondicionadas.
- f) Tipo de embalaje, las marcas, números, clases y cantidades parciales y total de bultos.
- g) Unidad de medida y cantidad.

III. Control de inventarios

La empresa beneficiaria llevará un registro de inventarios electrónico de las mercancías nacionales o nacionalizadas ingresadas y retiradas del Régimen, el cual debe estar a disposición de las autoridades tributarias cuando le sea requerido.

IV. Conservación de la documentación Las empresas SEL y las empresas nacionales deben resguardar la documentación electrónica, citada en este artículo, durante los plazos establecidos en las normas tributarias y/o aduaneras.

IV. Aplicación de los controles al resto de empresas de servicios Para el resto de empresas de servicios, el ingreso y la salida de mercancías nacionales o nacionalizadas al territorio aduanero primario debe realizarse mediante el control de inventarios electrónicos establecido en el presente artículo, en cuanto sea pertinente y sin detrimento de lo establecido en el capítulo XV del presente reglamento.

Reforma de la ley de Régimen de Zona Franca para asegurar el cumplimiento de los estándares y criterios internacionales establecidos por la organización para la cooperación y el desarrollo económico (OCDE) en el “marco inclusivo” del “plan de acción de lucha contra la erosión de la base imponible y traslado de beneficios” (beps, “acción 5”) Expediente N.º 21.200- ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Es importante conocer lo que las diferentes instituciones internacionales solicitan al país con relación al tema de Zona Franca, el Comité de Asuntos Fiscales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha estado estudiando de cerca las estrategias que promueven algunos actores empresariales, para aprovecharse de los sistemas tributarios de algunos países.

Por tanto el país estableció la reforma denominada beps, “acción 5” la cual busca el proyecto de ley que propone la adición de los artículos 2 y 3, reformar el inciso c) del numeral 17 y de la oración final del artículo 22, todos de la Ley N° 7210, con el propósito de:

- Establecer que las empresas que deseen acogerse al Régimen de Zonas Francas, como empresas de servicios reúnan los requisitos y parámetros establecidos en el Índice de Elegibilidad Estratégica para Empresas de Servicios (IEES), establecido por el Ministerio de Hacienda y Comex.
- Redefinición de las empresas de servicios previstas en el inciso c) del artículo 17 de la Ley N° 7210, a partir del cumplimiento del IEES.
- Regular el tratamiento fiscal para las empresas de servicios del inciso c) del artículo 17 de la Ley N° 7210, con la posibilidad de introducir en el mercado local la totalidad de sus ventas.

La reforma que se propone se delimita a cuatro artículos y dos transitorios, que conforman el marco necesario para cumplir con los objetivos fijados de ajustar el régimen a los estándares internacionales sin generar inestabilidad ni incertidumbre, según lo indicado, por lo que se plantean, exclusiva y específicamente, los siguientes y únicos contenidos:

a) Artículo 1: Adición de dos nuevos artículos 2 y 3 dentro del capítulo I de la Ley del Régimen de Zonas Francas (Ley N.º 7210, de 23 de noviembre de 1990), con el fin de:

(i) Imponer al Ministerio de Comercio Exterior y al Ministerio de Hacienda la obligación de desarrollar por la vía reglamentaria un Índice de Elegibilidad Estratégica para Empresas de Servicios (IEES) para asegurar que las empresas que quieran ingresar al régimen bajo la categoría c) del artículo 17 puedan hacerlo con operaciones que cumplen con el estándar de sustancialidad y transparencia de la “Acción 5” de BEPS (nuevo artículo 2).

(ii) asegurar el tratamiento fiscal equivalente requerido por el estándar de no “estanqueidad” de la “Acción 5” de BEPS, eliminando toda sujeción a resultados de exportación y a restricciones de ventas en el mercado local para las empresas de esta misma categoría (nuevo artículo 3).

b) Artículo 2: Modificación del párrafo primero del inciso c) del artículo 17 de la misma ley indicada, para asegurar que las empresas que quieran ingresar al régimen bajo esta categoría puedan hacerlo con operaciones que cumplen con el estándar de sustancialidad y transparencia de la “Acción 5” de BEPS.

c) Artículo 3: Modificación de la última oración del párrafo primero del artículo 22, eliminando la frase que obliga a respetar un porcentaje máximo de ventas al mercado local, por parte de las empresas de la categoría c) del artículo 17, y sujetando estas transacciones a las reglas sobre tratamiento fiscal equivalente que se aplicarán a estas empresas de acuerdo con el nuevo artículo 3 que adiciona el presente proyecto de ley, conforme se viene de indicar.

El cumplimiento del IEES por parte de las empresas de servicios se constituye en un requisito de ingreso y permanencia en el régimen, y su incumplimiento será sancionado de conformidad con lo establecido en el artículo 32 de la presente ley.

Con relación al tratamiento fiscal, el artículo 3 establece que para las empresas bajo la categoría c) del artículo 17 de la presente ley, se aplicarán las siguientes disposiciones:

- a. Para efectos del impuesto sobre la renta, les serán aplicables las exenciones y los beneficios dispuestos en esta ley, sin supeditación de hecho ni de derecho a resultados de exportación o restricciones de ventas en el mercado local.
- b. A los bienes y servicios de estas empresas que sean destinados al mercado local les serán aplicables todos los tributos al consumo que correspondan, así como los procedimientos aduaneros propios de

cualquier importación similar proveniente del exterior. Para estos efectos, se entenderá por tributos al consumo aquellos que, por su naturaleza, son exigibles en el mercado en el que son consumidos”.

Se agrega al el artículo 22 de la Ley N.º 7210, la siguiente frase:

(...) En el caso de las empresas indicadas en el inciso c) del artículo 17 de esta ley, podrán introducir en el mercado local la totalidad de sus ventas de servicios; y les serán aplicables las disposiciones establecidas en el artículo 3 de esta ley.

Entre las disposiciones establecidas en el decreto se establece que el requisito del Índice de Elegibilidad Estratégica para Empresas de Servicios será exigido a las empresas que deseen ingresar al Régimen de Zonas Francas bajo la categoría de servicios, adicional que las empresas establecidas en categoría c) del artículo 17 de la Ley de Régimen de Zonas Francas, Ley N.º 7210, de 23 de noviembre de 1990, y sus reformas, no deberán remitir ni presentar a Procomer el informe de proyección de ventas.

CAPITULO 3

SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROVINCIA DE LIMÓN COMO ZONA DE ATRACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MODALIDAD

3.1 Situación actual de la provincia de Limón como zona de atracción para la implementación de la modalidad.

3.1.1 Características demográficas y geográficas:

La provincia de Limón es la provincia número 7 de Costa Rica, es una provincia llena de atractivos para sus visitantes y con recursos por explotar, gracias a esto es posible a corto y mediano plazo generar inversión para la provincia, para lograr el propósito es importante conocer sobre sus características.

A continuación se presentara una figura tomada de la guía de inversión 2017, elaborada por el Tecnológico de Costa Rica denominada ¿Cómo hacer negocios en Limón?, que muestra la población de provincia según género, zona residencial y rango de edad al año 2016:

**Población de provincia de Limón según género,
zona residencial y rango de edad al año, 2016.**

Tabla N°6

	Absoluto	Porcentaje
POBLACIÓN		
Población total	439 086	100,0
Hombres	215 463	49,1
Mujeres	223 623	50,9
Por zona	439 086	100,0
Zona urbana	248 343	56,6
Zona rural	190 743	43,4
Por grupos de edad	439 086	100,0
Personas menores de 5 años	38 758	8,8
Personas de 5 a 11 años	58 169	13,2
Personas de 12 a 17 años	50 452	11,5
Personas de 18 a 24 años	54 770	12,5
Personas de 25 a 64 años	207 637	47,3
Personas de 65 años o más	29 300	6,7
Población de 18 años y más según nivel educativo	291 707	100,0
Primaria incompleta o menos	72 736	24,9
Primaria completa	86 173	29,5
Secundaria incompleta	59 008	20,2
Secundaria completa	41 918	14,4
Educación superior	31 515	10,8
Ignorado	357	0,1
Población de 15 años y más	316 994	100,0
Hombres	153 751	48,5
Mujeres	163 243	51,5

Fuente: Indicadores seleccionados de la Región Huetar Caribe. ENAHO 2016.

El cuadro anterior muestra que la población limonense cuenta con mayor cantidad de mujeres que hombres, y la mayoría de limonense se encuentra entre los 25 y 64 años de edad, lo que evidencia que hay una potencial fuerza laboral bastante grande. Cuando se habla de nivel educativo se evidencia que hay una menor cantidad de personas que cuentan con educación superior y el mayor porcentaje de la población se ubica en la columna de primaria incompleta.

Otro punto importante es el tema del nivel de pobreza, de acuerdo con la encuesta nacional de hogares realizada por el INEC, julio 2019, se evidencian las siguientes cifras:

**Costa Rica: Distribución de las personas por nivel
pobreza Multidimensional según zona y
Región de planificación**

Tabla N° 7

Zona y región de planificación	Total		Pobreza multidimensional			
	Absolut o	Relativ o	No pobres		Pobres	
			Absolut o	Relativ o	Absolut o	Relativ o
Total	5 050 691	100	4 004 410	79,28	1 046 281	20,72
Zona						
Urbana	3 661 367	100	3 042 122	83,09	619 245	16,91
Rural	1 389 324	100	962 288	69,26	427 036	30,74
Región de planificación						
Central	3 126 285	100	2 658 301	85,03	467 984	14,97
Chorotega	388 117	100	295 235	76,07	92 882	23,93
Pacífico Central	297 997	100	219 093	73,52	78 904	26,48
Brunca	368 173	100	274 233	74,48	93 940	25,52
Huetar Caribe	455 019	100	294 635	64,75	160 384	35,25
Huetar Norte	415 100	100	262 913	63,34	152 187	36,66

Fuente: INEC-Costa Rica. Encuesta Nacional de Hogares, 2019.

En la tabla anterior elaborada por el INEC, se evidencia que la Región Huasteca Caribe es la segunda región con mayor cantidad de personas pobres del país con 160 384 personas superado solamente por la región central.

También el Caribe presenta fuertes contrastes,

Por ejemplo, es la principal vía para el comercio internacional del país (moviliza el 80% de la carga) y produce el 13,5% de las exportaciones totales, lo que podría colocarla como una zona de gran prosperidad, pero sus bajos índices de desarrollo reflejan lo contrario. Esta situación es particularmente crítica en Tlaxiaco y Matías Romero, pero aun Limón y Poococí, los centros de mayor actividad económica, ocupan posiciones bajas. Según el índice de desarrollo social (IDS) del 2017, el 66% de los distritos de la provincia se ubicó en el quintil de menores puntajes y ninguno en los dos quintiles de mejor posición relativa. (Estado de la Nación, 2018, Problemas estructurales de la región Huasteca Caribe limitan su desarrollo, s.p.).

En esta misma fuente se abunda respecto de que:

Otro problema persistente es el desempleo, con tasas que superan el promedio nacional (9,2% versus 7,5% en 2017) y son las más altas entre las regiones. Un 26,7% de los hogares está afectado por la pobreza total y un 8,9% por la pobreza extrema. A la vez, en un entorno nacional de alta desigualdad de ingresos, muestra el menor coeficiente de Gini. Ambos indicadores reflejan una región “homogéneamente pobre”, es decir, en un contexto de pobreza intermedia, la brecha de ingresos entre las familias más ricas y las más pobres es menor que el promedio nacional y el de otras regiones (s.p.).

Adicional

La escolaridad promedio de sus habitantes es de 7,7 años (la segunda menor del país) y es baja aun entre los jóvenes (9,3 años en el segmento de 18 a 24 años). El 88% de las personas de 5 a 17 años asiste a la educación, cifra similar a las de otras regiones. Solo el 35% de la población de 25 a 39 años completó la secundaria y, al ampliar el grupo hasta los 65 años, el indicador cae a 27% (en la Región Central, por ejemplo, es de 45%) (P.12-13).

El Decreto Ejecutivo N° 7944-P (1978) define La Región Huetar Caribe como el área que comprende los cantones de: Limón, Pococí, Siquirres, Talamanca, Matina y Guácimo y cuenta con 37 distritos.

Limita al Norte con la República de Nicaragua, al Este con el Mar Caribe, al Sureste con la República de Panamá, al Sur con la región Brunca, al Oeste con la Región Central; y al Noroeste con la región Huetar Norte. Región Huetar Caribe tiene una extensión territorial de 9,188.52 km² (918.852 ha).

La provincia de Limón actualmente se encuentra en un proceso de cambios en pro del desarrollo de la región mediante una serie de proyectos que están en ejecución y otros en etapa de planificación. La ubicación geográfica de la zona de Limón ha potencializado la inversión en esta zona para el desarrollo de proyectos portuarios que vienen a mejorar las operaciones de comercio exterior del País en general; lo anterior por motivo de que la región posee el principal puerto de tránsito de mercancías.

3.1.2 Situación actual de la Provincia de Limón:

Actualmente, con los proyectos que se desarrollan en la provincia de Limón se busca lograr aumentar los índices de empleo de la región, mejorando la infraestructura con proyectos como la ampliación de la ruta 32, que comunica el valle central con la provincia de Limón, principal ruta de exportación de contenedores que tiene el país. Otro proyecto importante que se ha desarrollado en esta provincia es la nueva terminal de contenedores administrada por la empresa APM Terminals, que ha buscado mejorar el servicio portuario con sistemas más modernos y con equipo de primer mundo; lo que ha permitido mejorar los tiempos en las operaciones de los buques.

En esta zona se localiza toda la costa caribeña del país, lugar donde convergen las culturas afrocaribeña indígena, europea y china. Las principales actividades de la provincia son el cultivo del banano, pejíbaye, cacao, bambú, frijol, frutas, coco, así como la ganadería de leche y la pesca, También se desarrolla la acuicultura y la ganadería de carne.

La situación actual que vive la provincia de Limón en cuanto al empleo es complicada. En los últimos años los índices de desempleo han estado muy altos, a pesar de las promesas realizadas a la región de que, con la entrada en funcionamiento de nuevos proyectos que acompañarían la inversión portuaria, aumentarían los niveles de empleo en la región. Así fue prometido cuando el proceso de negociación de la concesión finalmente otorgada a la empresa APM Terminals se estaba llevando a cabo y actualmente, las promesas no han podido ser cumplidas. Contrariamente, el funcionamiento del servicio integral sistematizado que realiza la nueva terminal de contenedores ha dejado sin lugar a trabajos que en años anteriores eran realizados por otros operarios de la cadena logística, como es el caso de algunos estacionamientos transitorios y terminales de contenedores de empresas dedicadas a la exportación, como DOLE y Chiquita Brands, quienes realizaron recortes de personal en sus oficinas en la

provincia de Limón, porque estaban encargadas de realizar un servicio incluido dentro de la tarifa integral de APM Terminal, lo que significa un doble costo sobre los costos de exportación de sus contenedores.

3.2. Nuevas oportunidades para la Provincia de Limón.

No es suficiente, con el desarrollo portuario que se da en la región de Limón se deben implementar nuevos proyectos que vallan de la mano con el desarrollo portuario. Por ello, es necesario apoyar los proyectos como el de la ampliación de la ruta 32, que comunica Limón con la Provincia de San José, el cual favorece los tiempos de tránsito de las cadenas logísticas del País.

Otro proyecto importante que se pretende llevar a cabo es el de la zona franca en el cantón de Siquirres, como lo menciona el periódico La Republica en su publicación “Limón Arranca su Primera Zona Franca este año”. Este proyecto atraería la inversión de empresas, por su dirección enfocada en dar servicios a empresas de logística, la industria alimentaria, el agro y la manufactura. Ambicioso proyecto que beneficiaría enormemente la zona de Siquirres en cuanto a los niveles de empleo. El proyecto va muy de la mano con lo que se propone en la presente investigación para la provincia de Limón.

La cámara de Comercio, Industria y Turismo de Limón pretende convertir a la provincia en un nuevo Cancún, mediante un importante desarrollo hotelero a lo largo de la costa caribeña.

Rubén Acón, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Limón menciono a detalle en que consiste el proyecto en una entrevista realizada por La Republica el 28 de marzo del 2018:

El proyecto consiste en el desarrollo de un complejo hotelero en, aproximadamente, 500 hectáreas, cerca de ruta 36, que comunica el caribe sur de esta región entre la zona de Limón centro y Cahuita. El

proyecto también incluiría un complejo deportivo, un parque acuático y un anfiteatro, en el desarrollo de la primera etapa. En la segunda fase se planea construir un centro de convenciones, áreas residenciales y zonas comerciales. También sobre los terrenos paralelos a la ruta 36. (...). El costo estimado de la obra en su primera etapa es de \$40 millones, cifra que no incluye los hoteles. (s.p)

En la entrevista al periódico La Republica Rubén Acon también menciona un segundo proyecto turístico más que se pretende llevar a cabo en la zona de Limón, el proyecto tienen un valor aproximadamente de \$400 millones y tiene el nombre de Casino City Caribe, contempla tres hoteles con 264 habitaciones, tres casinos y 219 apartamentos, se ubicará en la zona norte de Moín, en la entrada al canal de Tortuguero y estará a cargo de la desarrolladora de proyectos de Patti Rao Projects, desarrolladora de proyectos.

De igual forma, se proyecta la construcción de dos centros de convenciones y cultura, uno de ellos para 60 personas y el otro para 150; así como un centro de bienestar, un complejo de entretenimiento, un centro de negocios e instalaciones secundarias de apoyo recreativo en las áreas verdes. El proyecto también contará con un helipuerto, una marina y acceso a la playa.

Adicional en la entrevista se menciona el plan maestro, que contempla siete proyectos inmobiliarios, ya está aprobado por la municipalidad de Matina y tiene el visto bueno del Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Ambiente y Energía, como consta en documentación presentada por Patti Rao Projects , inmobiliaria encargada del desarrollo del proyecto, se espera que la primera etapa del proyecto (zonas residenciales) empiece a construirse a inicios del 2019 y que todo el complejo esté listo en 2027.

Otros proyectos importantes que deben ir ligados estrictamente con el desarrollo de la provincia de Limón son los que está desarrollando Acueductos y Alcantarillados (AyA) .Las obras incluyen tanque de almacenamiento de 10.000 m³ de agua en Limón centro y

acueductos comunales, entre ellos uno en territorio indígena. Por último, comprenden tres grandes obras de saneamiento de aguas residuales que se construirán entre el 2019 y 2021.

Aunado a los proyectos antes mencionados otro proyecto importante en esta región es el de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto de Limón, la obra fue adjudicada a la empresa Maderotec, la cual deberá realizar los diseños inspirados en la arquitectura caribeña, planos constructivos y permisos necesarios para iniciar con los trabajos. Contará con salas de espera, oficinas gubernamentales, división de flujos de pasajeros nacionales e internacionales, sistema contra incendios, sistemas pluviales y de tratamientos de aguas residuales y negras, La inversión es proveniente de recursos propios del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Adicional a los proyectos anteriormente mencionados, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica ha indicado que, con el fin de fortalecer la economía de la provincia de Limón, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) impulsa acciones para potenciar el desarrollo de nuevos servicios, generar nuevos negocios y mejorar la infraestructura portuaria.

La revista SUMMA en el artículo publicado el 16 de Mayo del 2019 denominado “Costa Rica: Limón se Alista para recibir proyectos de desarrollo e infraestructura portuaria “ indica que JAPDEVA pidió recursos no reembolsables que fueron aprobados por el Fondo de Pre inversión del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN, 2019), para realizar estudios de mercado, factibilidad técnica, financiera y económica-social de cuatro proyectos del programa de rehabilitación y mejoramiento de infraestructura portuaria.

Entre los Proyectos que se mencionan se encuentran los siguientes:

- Construcción y operación de la Marina y Terminal de Cruceros en la Terminal Hernán Garrón Salazar
- Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario de Moín
- Construcción de un Parque Industrial para el Caribe en la zona de Liverpool.
- Construir un muelle de carga y descargas de productos marinos

La construcción y operación de la Marina y Terminal de Cruceros tiene como objetivo transformar la terminal ubicada en el centro de Limón en un puerto que promueva el turismo y que genere empleo mediante la atracción de buques de cruceros y naves de recreación y deportivas, conformada una marina náutica y una seca, una zona comercial, residencial y un atracadero turístico.

El segundo proyecto consiste en Plataformas Logísticas vinculadas a la actividad portuaria y responde a los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía marítima hacia y desde el interior portuario, en una zona intermodal de carga y de actividades logísticas. El proyecto se ubicaría contiguo a las instalaciones de RECOPE, Moín.

El tercer proyecto es la construcción de un Parque Industrial bajo el enfoque de Zona Franca, esto en la zona de Liverpool se pretende brindar servicios, como inmobiliarios, logísticos, transportistas, industriales y desarrolladores de tecnologías de informática y comunicación (TIC) lo que crearía fuentes de empleo en la región.

Por último, se pretende construir en la desembocadura del río Cieneguita, Limón, Costa Rica un muelle de carga y descargas de productos marinos. Para lograr lo anterior se debe construir una terminal pesquera con las condiciones adecuadas para ejecutar este tipo de trabajos.

Es importante recalcar que si Limón quiere atraer turismo masivo, necesita que se concreten los siguientes proyectos, en criterio de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de la zona.

- Ampliación de ruta 32
- Mejoras de la ruta 36
- Aeropuerto internacional de carga y pasajeros
- Muelle para cruceros
- Marina en Moín
- Zona hotelera especial

3.3 Índice de Desarrollo Humano

3.3.1 Inversión

Cuando se habla en materia de desarrollo humano este tiene una relación importante con el tema de inversión “Limón es un territorio fragmentado, con varias microrregiones claramente diferenciadas en su base productiva y en su interacción que, sin embargo, comparten bajos logros en desarrollo humano” (Estado de la Nación, 2018, p. 77). El valioso capital natural que posee la provincia no logra impulsar el progreso. Limón cuenta con grandes extensiones de monocultivos pero con una débil presencia de micro, pequeñas y medianas empresas en todos los sectores y una actividad turística de gran potencial, pero con escasa articulación con el resto de la economía y amenazada por la inseguridad y la violencia.

De esta manera, el informe de El Estado de la Nación (2018) destaca que a pesar de contar con el principal puerto para el comercio internacional del país, este aporta poco a la región. La inminente entrada en operación de la nueva terminal de contenedores (APM Terminals), y un conjunto de iniciativas de inversión pública y privada que se espera concretar en los próximos años, aún no generan optimismo en la población local.

El estado de la nación establece datos relevantes y preocupantes de la provincia como los siguientes:(2018):

(...) la provincia de limón es la principal vía para el comercio internacional del país, por lo que moviliza el 80% de la carga y produce el 13,5% de las exportaciones totales, lo que podría colocarla como una zona de gran prosperidad, pero sus bajos índices de desarrollo reflejan lo contrario. Particularmente crítica es la situación de Talamanca y Matina, pero aun Limón y Pococí, los centros de mayor actividad económica, ocupan posiciones bajas. De hecho, en el índice de desarrollo social (IDS) de 2017, el 66% de los distritos de la provincia se ubicó en el quintil de menores puntajes y ninguno en los dos quintiles de mejor posición relativa (p.72).

Región Huetar Caribe: Recuento de proyectos de inversión.

Figura N° 1



Fuente: Estado de la Nación, 2018

Según el informe del Estado de la nación, (2018, p.77); en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”:

La figura sintetiza el recuento que incluye proyectos ejecutados (como la sede del TEC en Limón) o con gran porcentaje de avance (TCM), otras propuestas públicas que se concretarán en el mediano plazo (como el nuevo hospital de Limón), o que al menos forman parte del banco de proyectos de inversión pública (como el muelle de cruceros y la ampliación de la terminal de pasajeros del aeropuerto de Limón), algunos del sector privado ya iniciados (inversiones inmobiliarias) o que están a la espera de permisos (como los parques industriales en zona franca) y otras iniciativas privadas que a la fecha de publicación de este Informe solo constituían esfuerzos en marcha (en turismo, por ejemplo).

La trayectoria productiva y las experiencias con grandes inversiones públicas dividen a la población caribeña en sus expectativas para el futuro. Sin que sea posible precisar el tamaño de cada segmento, el resultado del proceso de consulta permitió identificar dos percepciones muy distantes entre sí: la de los “pesimistas crónicos” y la de los “optimistas cautos”.

El potencial de Limón para el crecimiento económico y la mejora en indicadores de desarrollo humano es grande, pero no se hará realidad sin una clara estrategia de promoción del desarrollo regional, que aproveche los valiosos recursos disponibles, y salde déficits acumulados en infraestructura productiva, con esto nos referimos a aspectos como la ampliación de la Ruta 32, la capacidad del sistema de distribución de agua, escolaridad, servicios públicos, y a la reducción significativa de incidencia en fenómenos delictivos y violentos.

Asimismo, Según el informe del Estado de la Nación (2018, p.78); en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”, determina:

La región podría explotar mejor las ventajas que le ofrecen su cultura y su biodiversidad. Por ejemplo, la producción de cacao y plátano, herencias indígenas, podrían aprovecharse para desarrollar productos comerciales. Tampoco se ha prestado suficiente atención al turismo enfocado en la riqueza natural y cultural.

En este caso, la provincia de Limón está tentada por la trampa del desarrollo basado en servicios turísticos masivos, aunque es indiscutible la importancia de esta actividad para la generación de empleo, las expectativas sobre el potencial para reducir la pobreza parecen excesivas.

También, Según el informe del Estado de la Nación (2018, p78); Otro desafío importante y que se pone en evidencia, es la apuesta por el valor agregado de la producción agropecuaria. Como se menciona, esta actividad sigue siendo muy relevante en la generación de empleo, pero no propicia la movilidad social, objetiva que no ha sido prioridad en la política pública de impulso al sector agroindustrial.

También es importante recalcar que uno de los desafíos en materia de inversión, según el informe del Estado de la Nación, es que en la administración Solís Rivera, con el apoyo de la Segunda Vicepresidencia de la República, surgió una nueva iniciativa de colaboración institucional y articulación con sectores productivos, coordinada por el Instituto Tecnológico de Costa Rica, llamada Zona Económica Especial Huetar Caribe (ZEE-RHC).

El informe del Estado de la Nación menciona como propósito principal de la ZEE-RHC:

(...) dinamizar la economía de la región a través de actividades productivas con alto potencial de generación de empleo de calidad en el mediano y largo plazos. Mediante la ZEE-RHC, se pretende crear y

promover ecosistemas productivos, a partir de la priorización de sectores estratégicos y el desarrollo de cadenas de valor en cada una de las actividades. Los sectores “impulsores” definidos para Limón son: turismo, agroindustria, logística y alimentos procesados (Foro Iniciativas de Desarrollo para Limón, 2017, p.78).

Es fundamental conocer que la iniciativa, está inspirada en las ZEE de la región Huetar Norte y de Cartago, de momento ha avanzado con la organización de encuentros regionales y la preparación de guías de trabajo para la conformación e implementación de los núcleos de desarrollo productivo y cadenas de alto valor en los cuatro segmentos identificados.

3.3.2 Desempleo

Un problema persistente es el desempleo y más cuando se habla de desempleo en la provincia de Limón, el Estado de la Nación (2018) cita las siguientes cifras en el tema de desempleo:

(...) tasas que superan el promedio nacional (9,2% versus 7,5% en 2017) y son las más alta entre las regiones. Un 26,7% de los hogares está afectado por la pobreza total y un 8,9% por la pobreza extrema. A la vez, en un entorno nacional de alta desigualdad de ingresos, ostenta el menor coeficiente de Gini (p.72).

Según el informe de referencia, las causas del desempleo hacen alusión a que la principal consecuencia de esta situación es que las ocupaciones no calificadas son las más importantes en la provincia, “44,4% del empleo masculino y un 32% del femenino. En el otro extremo, solo un 3,8% de los ocupados desempeña actividades profesionales (la tasa más baja del país), proporción que se eleva a 12,6% entre las mujeres” (Estado de la Nación, 2018, p.76).

Adicionalmente, según el informe, un estudio reciente de la Asociación Horizonte Positivo en la encuesta realizada en el 2017 confirma estas tendencias y muestra que, en términos de oportunidades de trabajo, el sector agropecuario es la fuente de empleo predominante, mientras que en los servicios las perspectivas de contratación son modestas. Los empresarios reportan deficiencias en el perfil técnico de los oferentes, así como en su experiencia laboral

Continuando con el aspecto de la educación, el informe explica que la oferta de educación superior no es escasa, pero luce insuficiente para generar un cambio en las capacidades regionales, que permita, aprovechar las oportunidades productivas que la provincia ofrece actualmente y las que acarrearán las nuevas inversiones. Hay presencia de cuatro universidades públicas, siete privadas, una internacional (Earth) y un colegio universitario (CUN Limón).

Según el informe del Estado de la Nación (2018, p.78), menciona, en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”, que la provincia de Limón enfrenta retos tales como:

En materia educativa, Limón enfrenta múltiples retos; entre ellos, mejorar la cobertura y rendimiento en secundaria, diversificar las opciones de educación técnica y hacerlas más pertinentes para las necesidades regionales, e innovar la oferta universitaria. Dado que la apertura de carreras en áreas de Ingeniería ya inició, es necesario consolidarlas y ampliar con nuevas alternativas, lo que en el caso de las universidades públicas requiere de la creación de carreras propias en las sedes.

3.3.3 Infraestructura

Según el informe del Estado de la Nación (2018, p.73); en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”, en cuanto a las condiciones de infraestructura en la provincia de Limón, lo reseña como:

Un conjunto de características territoriales e institucionales asociadas a los usos del suelo, así como problemas de cobertura y calidad de la infraestructura y los servicios públicos, se combinan con la recurrente afectación por fenómenos climáticos, lo cual origina un escenario de alta vulnerabilidad.

La principal vía de comunicación entre la región y el resto del país, la denominada Ruta 32, tiene cierres frecuentes debido al clima, además de que no cuenta con la cantidad de carriles que el Plan Nacional de Transporte establece como parámetro para el tránsito adecuado, lo cual limita la fluidez en el traslado de personas y mercancías. Entre Limón y Pococí el mayor problema es el congestionamiento, y entre Guácimo y San José los cierres por derrumbes. Estas interrupciones generan altos costos a la economía, en especial al sector exportador.

3.3.4 Empleo

En julio de 2017, Según el informe del Estado de la Nación (2018, p.75), señala en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”, que la Asociación Horizonte Positivo llevó a cabo una encuesta de prospección de empleo, con el objetivo de identificar las necesidades de contratación actuales y futuras en puestos no especializados.

De esta forma, el informe del Estado de la Nación (2018, p.75), referencia en su “Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano”, que la encuesta de prospección de empleo realizada formó parte de un proyecto denominado:

“Combate a la pobreza vía empleo y desarrollo de capacidades”, una iniciativa conjunta impulsada en la administración 2014- 2018 por la Segunda Vicepresidencia de la República, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la cooperación técnica entre Horizonte Positivo y el BID. La encuesta fue respondida por representantes de 83 empresas que operan y realizan algún tipo de contratación de puestos no especializados (bajo nivel de calificación) en la provincia de Limón.

De la misma manera, Según los datos de la encuesta; Las pequeñas y medianas empresas (menos de 50 empleados) tuvieron la mayor participación en la muestra, con un 47,1%, seguida por las medianas (de 50 a 249 trabajadores), con 27,6%, y las más grandes (más de 500 colaboradores) con 18,4%. El porcentaje restante corresponde a empresas que emplean entre 250 y 499 personas. (Estado de la Nación, 2018, p.75).

De acuerdo con los resultados obtenidos, según el número de plazas requeridas anualmente, el sector que más demanda este tipo de mano de obra es el agropecuario (3.000 empleos para peones agrícolas). No obstante, cabe destacar también al sector servicios, debido a su creciente importancia relativa en la economía regional y a las expectativas de aumentar contrataciones que tienen las empresas encuestadas (el 45% afirmó que espera expandir operaciones en los próximos tres años). (Estado de la Nación, 2018, p.75).

Es importante recalcar que las ocupaciones con mayor demanda en ese sector son: operador portuario, ejecutivo de servicio al cliente, operador de montacargas, soldador y ayudante de bodega.

Estas actividades tienen en común los requisitos de secundaria completa y formaciones técnicas específicas, ninguna de ellas genera más de 200 puestos anuales. En lo que respecta al empleo femenino, las empresas turísticas son las que contratan más mujeres: 52%. Les siguen el comercio, con 38%, el transporte con 25% y la industria con 23%. El

69,1% de los puestos vacantes requiere título de secundaria o menos y el 86,7% solicita entre uno y tres años de experiencia (Estado de la Nación, 2018, p.75).

Según el informe, entre el período 2001-2017; la estructura productiva de la región varió, la distribución del empleo por sectores muestra que el agropecuario se mantiene como el más importante; en 2017 generó el 31% del empleo, seguido de lejos por el comercio, con 16%. En los últimos años, aunque el agro perdió peso relativo y crecieron levemente el comercio, el servicio doméstico, la enseñanza y los otros servicios, no ha surgido otra actividad que despunte. (Estado de la Nación, 2018, p.76).

Desde el punto de vista de los beneficios para la población, los puertos de Limón y Moín han funcionado como “islas” poco conectadas con la economía local, y no han logrado constituirse como impulsores de otras actividades en la provincia.

El proyecto de mayor envergadura, la nueva terminal de contenedores de Moín (TCM), que construye la firma holandesa APM Terminals, genera expectativas bajas en materia de empleo y moderadas en cuanto a encadenamientos productivos. En empleo, las dudas se basan en el saldo neto de la propia operación portuaria, pues se perciben como negativos los despidos que ocurrirán una vez que se reduzca la participación de Japdeva. Las oportunidades de trabajo indirecto están relacionadas con los nuevos servicios de apoyo a esa actividad, tanto en la provincia como en el Valle Central, lo cual depende de que las condiciones necesarias para el desarrollo de los negocios se establezcan en Limón, es decir, si se resuelven los déficits de infraestructura, se invierte en educación y se agilizan los trámites en manos de los gobiernos. (Estado de la Nación, 2018, p.77).

Como señala Robles (2016), en el informe del Estado de la Nación; “la concesión de la TCM tiene efectos directos sobre el cantón central de Limón y efectos indirectos sobre el resto. Estos últimos son potenciales, pues dependen de otras mejoras como en infraestructura vial, gestión municipal y mejor perfil educativo”.

La nueva TCM no solo tendrá impacto en el crecimiento económico del país, sino que generará nuevos ingresos para impulsar el progreso de la región. De conformidad con la Ley General de Concesión de Obra Pública (n° 7762) y el respectivo contrato, la empresa concesionaria, APM Terminals, deberá pagar un canon de un 7,5% sobre sus ingresos brutos, excluyendo los costos de la energía eléctrica de los contenedores refrigerados. Este porcentaje se depositará en un fideicomiso, cuyo fiduciario debe girar a Japdeva los recursos diez días hábiles después de su pago, para que sean utilizados en proyectos de desarrollo regional. (Estado de la Nación, 2018, p.77).

En otro orden de ideas, existen dos iniciativas del sector turismo, la zona hotelera del Caribe, y otra apenas anunciada (Casino City Caribe). En ambas llama la atención el giro en el tipo de destino y de producto turístico en relación con el modelo actual.

CAPITULO 4

Países líderes en la modalidad de empresas de servicios de logística integral del Régimen de Zona Franca (Ecuador, Panamá, Uruguay y El Salvador), ventajas de la modalidad y su posible aplicación como base para el desarrollo económico en la provincia de Limón

4.1 Beneficio Neto del Régimen de Zona Franca

El modelo de zonas francas en el nivel internacional ha probado ser una estrategia con la cual los países han logrado dinamizar su productividad y economía, de igual forma, este mecanismo ha resultado exitoso en la creación de empleos estables, inclusivos y de calidad. El régimen promueve la presencia de empresas de talla internacional y las mejores prácticas en el empresariado de los países líderes, facilita la transferencia de tecnología e impulsa los encadenamientos productivos intersectoriales.

Adicionalmente, el Régimen de Zona Franca (RZF) tiene también un impacto positivo en otros rubros más allá de los económicos, entre ellos, destacan: programas de responsabilidad social empresarial aplicados por las compañías, así como el aporte de muchas de estas a la sostenibilidad ambiental del país, pues son líderes en la aplicación de mejores prácticas que buscan la mitigación de su efecto sobre el medio.

Según el Balance del Régimen de Zona Franca del 2011-2015 (2016): detalla el beneficio país neto (BPN) por la operación del Régimen de Zona Franca:

(..) En 2015 un valor de \$3179 millones, lo que refleja un crecimiento del 5% con relación al 2014. El BPN creció a mayor ritmo que la economía del país, la cual, para el último año, mostró un dinamismo del 3,7%. Las empresas del sector servicios fueron las que más contribuyeron a este BPN, con una participación promedio del 47%.(p.8)

El nivel de empleo directo generado por las empresas del RZF tuvo un crecimiento del 5%, al llegar a 82086 empleos directos formales en 2015. El sector de servicios es el que más empleo generó, con el 53%. En el nivel provincial, Heredia concentra la mayor proporción de los empleados, con un 58%. (Balance del Régimen de Zona Franca ,2011-2015, (p.8).

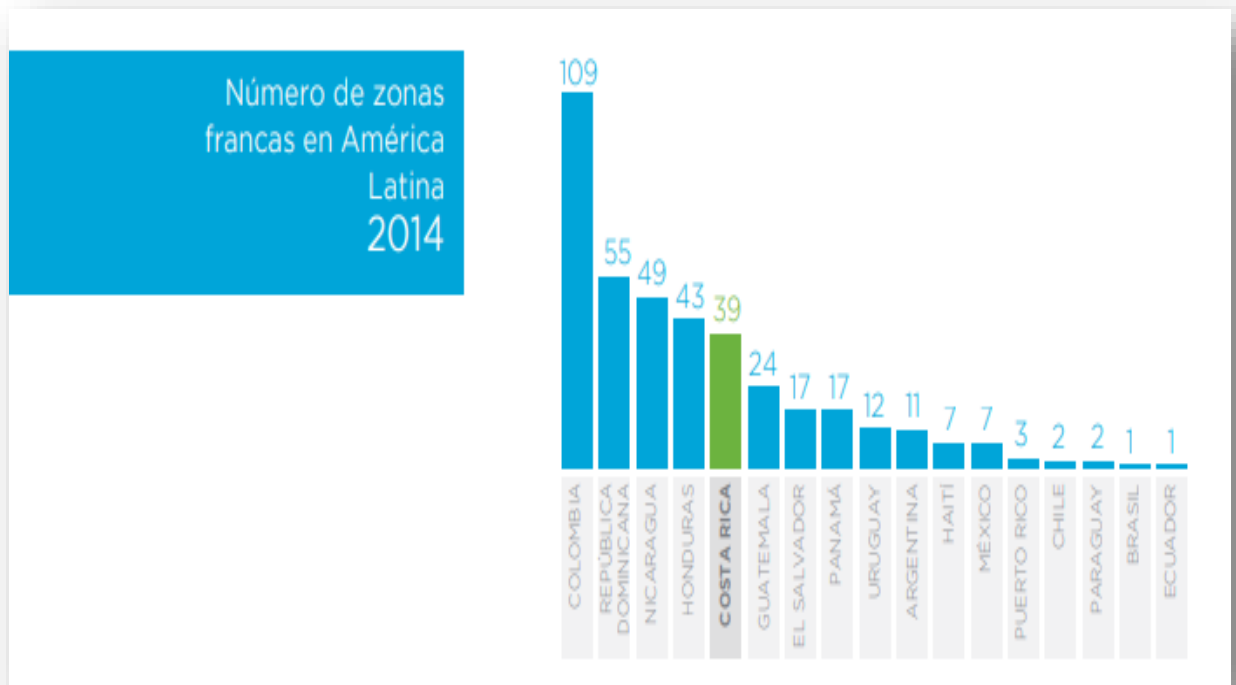
Según Procomer, en su Balance del Régimen de Zona Franca (2016, p.9), en el 2015 el número de empresas activas en el RZF fue de 331, lo que representa 18 empresas más con relación al 2014. Según actividad productiva el 52% corresponde a empresas de servicios, el 45% a la industria manufacturera y el restante 2% pertenece al sector agroalimentario. Un 41% se encuentra ubicado en Heredia, mientras que un 20%, en Alajuela y un 16% en San José.

En cuanto al aspecto de las exportaciones de bienes del RZF, según datos del balance del Régimen de zona franca, estas representaron casi la mitad de las exportaciones totales del país en 2015 (47% en promedio). Dentro de las exportaciones de bienes, el sector de equipo de precisión y médico tuvo la mayor participación con un 48% del total enviado por las empresas del RZF en 2015. Por su parte, el sector alimentario ocupó el segundo lugar con un 17% y en la tercera posición se encuentra el sector de eléctrica y electrónica con un 11%. Esta distribución muestra una menor concentración si se compara con los envíos del régimen de la década anterior, tanto en términos de destinos como de productos. (Balance del Régimen de Zona Franca, 2016, p.9).

Las empresas del Régimen de Zona Franca se caracterizan por la implementación de mejores prácticas empresariales que buscan la eficiencia de sus procesos y actividades. En este sentido, muchas de las compañías han iniciado, además, la incorporación de estándares internacionales que buscan minimizar su impacto en el medio ambiente. Estás mejores prácticas se implementan tanto en parques industriales, como por las compañías.

Numero de zonas Francas en América latina 2014.

Figura N°2



Fuente: WFZO

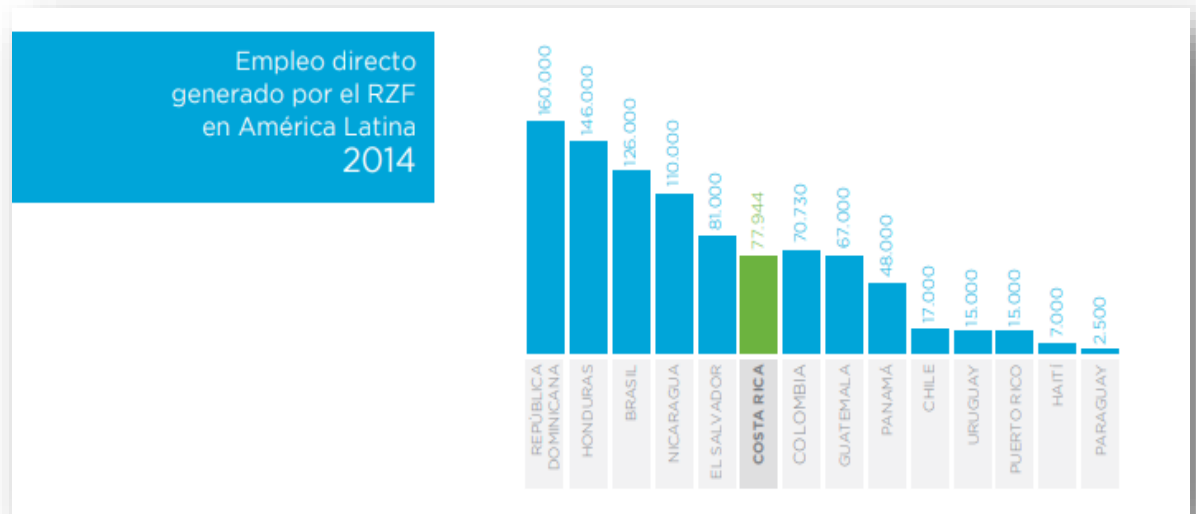
Según la figura detalla, del total de empresas con que América Latina cuenta, aproximadamente 8000 corresponden al Régimen de Zona Franca, de ellas un 45% se concentra en Uruguay, Colombia y en el territorio de Puerto Rico; en conjunto, en estos destinos se encuentran más de 3591 compañías, cifra muy superior a la de Costa Rica que, con 313 empresas en ese año, se colocó como el quinto país de la región, posicionándose por encima del resto de las naciones Centroamericanas.

Según la Organización mundial de zonas francas (WFZO, 2014, p.12) indica, el continente Americano contaba con más de 1150 zonas francas; en el nivel de Latinoamérica, Colombia aparece como el país con la mayor cantidad de parques industriales bajo este régimen con 109, seguido por República Dominicana con 55 y Nicaragua con 49; Costa Rica aparece como el quinto país con más zonas francas de la región (39).

Es importante mencionar que en el 2014 las empresas bajo este régimen fueron responsables de la creación de más de 1 millón de empleos en América Latina; en este rubro República Dominicana fue el que contó con la mayor fuerza laboral bajo el RZF de la región, con cerca de 160 mil trabajadores, seguido de Honduras (146 mil) y Brasil (126 mil). Costa Rica, pese a contar con una población considerablemente menor a la de otros países de la región, logró el sexto lugar, con 77944 empleos directos, cifra que aumentó a 82086 en 2015. (Balance del Régimen de Zona Franca, 2016, p.13).

Empleo Directo generado por el RZF en América Latina.

Figura N°3



Fuente: WFZO

En este contexto, es importante, además, recalcar que cada uno de estos países compite con distintas herramientas e incentivos por atraer la mayor cantidad de empresas, y así llevar a sus economías proyectos que continúen dinamizando la generación de empleo y su inclusión en las cadenas globales de valor.

Según el Balance del Régimen de Zona franca 2011-2015 el beneficio país neto (BPN):

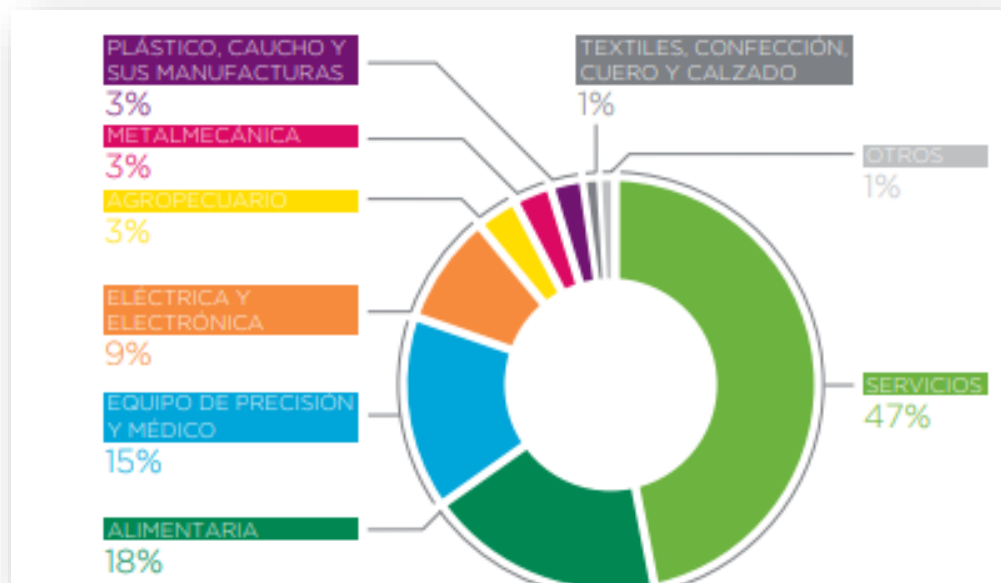
Por la operación del RZF en 2015 es de “US\$3179 millones, lo que refleja un crecimiento del 5% con relación al 2014. El BPN creció a mayor ritmo que la economía del país, la cual, para el último año, mostró un dinamismo del 3,7%”(Balance del Régimen de Zona Franca, 2016, p.17).

Según el informe apunta, el sector de servicios es el que representa una mayor proporción del BPN, con una participación en 2015 del 47%, lo que evidencia el gran aporte de esta actividad en el país. El segundo sector con mayor contribución es el de industria alimentaria, el cual aporta un 18% del BPN generado por el RZF, y el tercer lugar, con el 15%, lo ocupa el sector de equipo de precisión y médico”. (Balance del Régimen de Zona Franca, 2016, p.17).

Beneficio país Neto del Régimen de Zona Franca

Según sector productivo 2015.

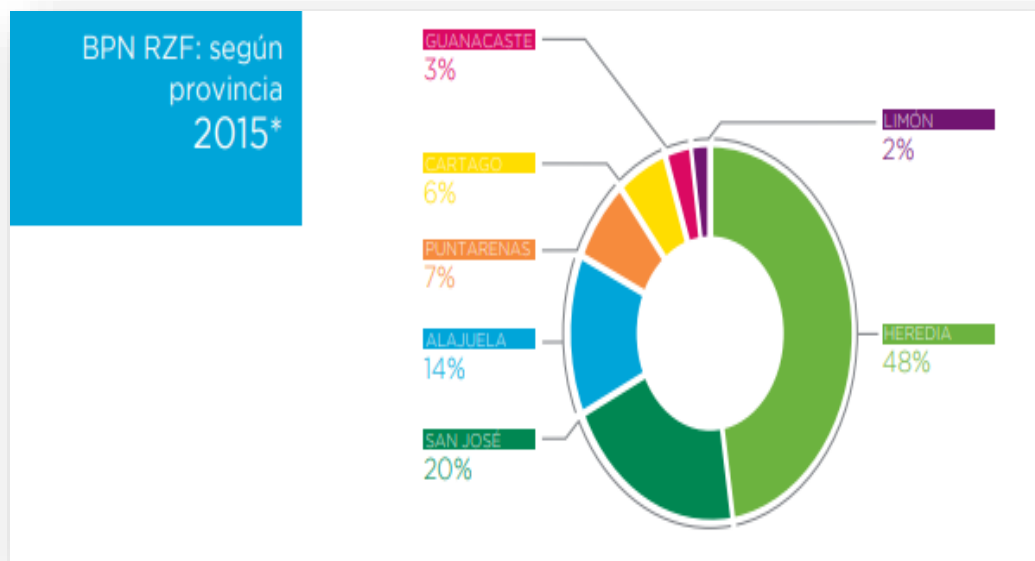
Figura N°4



Fuente: PROCOMER

Beneficio país Neto del Régimen de Zona Franca
Según Provincia.

Figura N°5



Fuente: PROCOMER

Las empresas que mantienen sus operaciones en Heredia, aportaron el 48% del BPN total, seguido de San José (20%), Alajuela (14%) y Puntarenas (7%).

4.2 Contexto regional de las SEL a nivel de Latinoamérica

A nivel latinoamericano, las Zonas Francas constituyen uno de los regímenes más eficaces para el fortalecimiento de la competitividad, la generación de empleos, la promoción de exportaciones, la transferencia de tecnologías y el desarrollo económico y social de los países que han implementado dicho modelo.

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), “en el año 2018, un total de 230 naciones habían establecido Zonas Francas con el objetivo de contar con un modelo eficaz para impulsar su desarrollo económico y social”. (CAMTEX, 2018, s.p).

Latinoamérica ofrece una serie de beneficios y ventajas competitivas que la hacen atractiva para la inversión. Según la Asociación de Zonas Francas de las Américas (AZFA, 2017), “la región posee más de 400 Zonas Francas de las 800 establecidas en el continente y un mercado cercano a los 570 millones de habitantes” (s.p). En la región se han establecido más de 50 TLC, algunos con naciones y bloques altamente industrializados como EEUU, China, Japón, Corea y la UE.

En cuanto a la diversificación del empleo, las Zonas Francas lo llevan a cabo por medio de la extensión en el uso de mano de obra, conformación de redes de proveedores locales, actividades de ensamblaje parcial o total y desarrollos logísticos y de transporte. También se identifican beneficios en el desarrollo de servicios, empresas generadoras de investigación y conocimiento y tecnologías de la informática y las telecomunicaciones, desarrollo de software, call centers, operadores turísticos, consultoras, back office de sistemas, logística, desarrollo personal y profesional, entre otros.

Para que el modelo de Zona Franca, sea productivo, es necesario que se mantenga actualizado e incorpore tecnologías y conocimientos surgidos de las tendencias comerciales y empresariales contemporáneas. La estrategia consiste en integrarse a las cadenas de valor, iniciando con ensamblajes básicos y sencillos, para ir generando procesos de producción fraccionados que vayan incorporando tecnología y personal cualificado para contribuir finalmente al desarrollo de componentes esenciales con los que logren desarrollar procesos productivos y competitivos desde el punto de vista de estructura de costos, rentabilidad y competitividad.

En este sentido, las instituciones encargadas en cada región proponen una metodología de evolución, donde el modelo de las Zonas Francas bajo la modalidad de empresas de servicios de logística en Latinoamérica puede generar rutas de productividad y competitividad acordes con las exigencias del mercado internacional.

El desarrollo y consolidación de la Zona Franca bajo la modalidad de empresas de servicios de logística en la región latinoamericana ha permitido que este instrumento de generación de comercio y desarrollo industrial se haya convertido en un gran dinamizador del empleo, transferencia y adquisición de tecnología, diversificación productiva y de la ampliación de la oferta exportable, gracias a la apertura de nuevos mercados e inserción en el mercado internacional. Para los países en vía de desarrollo la figura de las Zona Franca es clave para la consolidación de sus economías, debido a que, por medio de estas, aseguran un significativo flujo de capital proveniente de la IED y orientan sus esquemas de producción a la generación de exportaciones. Con ésta estrategia estas economías son más atractivas para la IED. También se retrotrae un concepto del Comité de las Zonas Francas de las Américas sobre el papel que cumplen estas figuras productivas “las Zonas Francas son instrumentos de política comercial que tiene el efecto de expandir y modernizar la economía por medio del efecto de la

expansión del capital, transferencia tecnológica, proveedor de servicios logísticos y generador de empleo” (CZFA, 2017, párr. 1).

Enfatizando en lo que es el perfil logístico de América Latina, es evidente que la baja calidad y el déficit en infraestructuras (en mayor medida en el sector transporte) repercuten en estos resultados y, además, afectan negativamente al desarrollo comercial de la región. El rezago en la calidad y disponibilidad de las carreteras representa una barrera al comercio, tanto externa como interna, que se convierte en altos costos de transporte y servicios logísticos.

Según un estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia (2017, párr... 5):

La calidad y el costo del proceso logístico tienen más importancia que la distancia, para promover el negocio entre países. Al mismo tiempo, los retrasos de las entregas, debidos a procesos aduaneros, infraestructura o servicios de rastreo y localización, implican elevados costos de transacción del comercio. Otro de los puntos débiles de América Latina y el Caribe es su elevada dependencia de la demanda externa, por lo que una mejora en los procesos logísticos, junto con una disminución de costos, lograría potenciar el comercio intra-regional.

Según el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, 2016, pp. 13-23):

Su posicionamiento se ve reflejado, entre otros indicadores, a través de la medición anual del Índice de Desempeño Logístico (LPI), en el que, en términos generales, la región se sitúa lejos de la mejor puntuación observada en el índice de los países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Sin embargo, muchos de estos países han formulado ambiciones estratégicas a corto, mediano y largo plazo, que fortalecen la visión integrada de la logística en la región.

4.3 Comportamiento de la SEL en Costa Rica.

La figura SEL se crea el 26 de julio del 2011, dentro del régimen de empresas de Zonas Francas de servicios. En opinión del Lic. Luis Heiner Rivera S, en su presentación del taller denominado “Servicios de Logística Integral, Retos y oportunidades para Costa Rica”, para la empresa Overseas Logistics, la cual representa, expresa lo que denomina retos para la categoría SEL, mediante la vinculación de las instituciones en las iniciativas para la mejora de procedimientos.

Los retos a que hace referencia el docente de la Universidad de Costa Rica, en cuanto a retos y oportunidades son: cambio en la mentalidad de los actores y operadores logísticos, mejorar procesos para la aplicación de los tratados de libre comercio, estableciendo una regulación clara en la normativa para la aplicación del acuerdo de valor. A la vez, expresa que debe existir una mayor facilidad en el control tanto aduanero, tributario como sanitario o fitosanitario.

Así mismo, continuando con los desafíos, describe que es bueno evitar realizar comparaciones con otros auxiliares de la función pública aduanera, en razón de no iniciar un conflicto de intereses entre figuras que ofrecen servicios logísticos similares.

En otra opinión, puntualiza la necesidad de un rediseño y creación de procedimientos aduaneros, según la reforma establecida en el transitorio único N° 41263- COMEX-H, el cual detalla que, a partir de la entrada en vigor de la reforma, el Ministerio de hacienda debe actualizar procedimientos aduaneros y el sistema informático, en un plazo de 1 año. También precisa, que durante ese período, para garantizar la operatividad de las empresas, éstas se registrarán con fundamento en los procedimientos autorizados por la Dirección y que las empresas que no tienen procedimiento deberán llevar los controles de inventarios.

En referencia a los retos y oportunidades, por su parte, el abogado y coordinador de comercio Exterior, Ronald Garita López, cita en su presentación “Empresas de servicios logísticos”, febrero, 2016, los beneficios de la implementación de la categoría SEL. Allí, hace mención de una liberación total de aranceles aduaneros y otros tributos internos a las mercancías redistribuidas hacia otros países, liberación de aranceles aduaneros y otros tributos sobre las mercancías destinadas al mercado local (mientras permanecen en la SEL) y adicionalmente, a la posibilidad de ingresar y consolidar mercancías nacionales para redistribución y exportación junto con mercancías extranjeras; y por último, menciona la exención del pago de impuestos sobre la renta (ISR) y sobre las utilidades por la prestación de servicios logísticos. Para el caso de las empresas dentro de la GAMA, la exención representa un 100% los primeros 8 años, y 50% los siguientes 4 años. En tanto, para el caso de las empresas fuera de la GAMA, la exención representa un 100% los primeros 12 años y 50% los siguientes 6 años.

Extendiendo lo anterior, se aprecia que otro de los beneficios citados en el sistema costarricense de información jurídica es la Internación a la SEL, sin sujeción al pago de todo tributo y derechos consulares sobre la importación de:

- Materia prima, productos elaborados o semielaborados, componentes y partes, materiales de empaque y envase, y las demás mercancías requeridas para su operación.
- Maquinaria y el equipo, accesorios y repuestos requeridos para la operación
- Vehículos automotores necesarios para operación, producción, administración y transporte.
- Exención, por 10 años a partir de la iniciación de las operaciones, del pago de impuestos sobre el capital y el activo neto, del pago del impuesto territorial y del impuesto de traspaso de bienes inmuebles.
- Exención del impuesto de ventas y consumo sobre las compras de bienes y servicios.

- Exención todo tributo que pese sobre las remesas al extranjero.
- Exención todo tributo y patente municipales por un periodo de 10 años.

De esta forma, considera el abogado Ronald Garita (2016), citando los retos y oportunidades, la necesidad urgente del apoyo gubernamental en estrategias que estén ligadas a la realidad actual del país, que permitan un impulso al desarrollo económico y a la innovación. Enfatiza, que la modalidad SEL representa una opción importante para la competitividad y, además, detalla una alternativa para empatar con la modernización del Puerto de Limón (APM).

Abundando sobre el mismo tema, el abogado Ronald Garita referencia que para alcanzar el éxito en el desarrollo de la modalidad, se requiere activamente la participación y promoción, tanto del Gobierno como del sector privado, para el interés de los inversionistas.

También señala Garita en la misma ocasión que parte de los riesgos en el desarrollo de la modalidad son la apertura de servicios novedosos, y recalca que el éxito depende de procedimientos modernos, ágiles y transparentes, una oposición de los almacenes fiscales tradicionales, procedimientos no automatizados y una práctica administrativa actual que varíe según Aduana

En cuanto a la problemática actual con la que se han enfrentado las empresas SEL en Costa Rica. Cabe mencionar, puntualizando la información recabada de las empresas bajo dicha modalidad, a través de las entrevistas aplicadas, que existe insuficiente compromiso por parte de instituciones como la Dirección General de Aduanas y Ministerio de Hacienda, ya que no cuentan con estrategias de desarrollo, en cuanto a la perspectiva de la realidad actual de la modalidad SEL.

Asimismo, en otras opiniones, no hay un procedimiento actual en lo que corresponde a trámites aduaneros. Estos no son ágiles, no están modernizados, provocan estancamiento

en el avance de la modalidad, ya que limitan a las empresas a realizar distintas actividades que encadenen a los prestadores de servicios.

También, ante estas limitaciones, se milita en una falta de apoyo de la autoridad aduanera con respecto a la figura de los almacenes fiscales, cuando no aclara que la figura de empresas SEL no sustituirá a este régimen definitivo aduanero. Esta circunstancia ha acarreado innumerables obstáculos para el surgimiento de la modalidad, ya que, como bien se sabe, los almacenes fiscales son un régimen aduanero que está bien constituido jurídicamente.

En tanto, no se tienen procedimientos consolidados en la categoría SEL, ya que no cuentan con un marco jurídico claro bajo el Régimen de Zona Franca. Esta sería una oportunidad del Gobierno para brindar el soporte necesario para el surgimiento de la modalidad SEL.

Costa Rica no ha logrado alcanzar un nivel óptimo de crecimiento en comparación con otros países de la región como Panamá, El Salvador, Ecuador y Uruguay, debido a que estos países llevan muchos años desarrollando esta figura logística integral, lo que les permite tener la madurez suficiente para servir como modelo; sin embargo, es importante resaltar que Costa Rica cuenta con todo el potencial necesario para llevar a cabo el crecimiento de las empresas bajo esta figura.

Existe una falta de promoción de la modalidad por parte del Gobierno de Costa Rica, ya que, según el estudio realizado, incluso empresas bajo otras modalidades de Zona Franca desconocen el funcionamiento de la modalidad SEL bajo dicho régimen aduanero.

Insistiendo en los desafíos a los que se enfrentan las empresas SEL en el país, cabe destacar la falta de inversión en infraestructura, ya que, a pesar de que se cuenta con un reciente puerto modernizado, no se cuenta con la infraestructura vial idónea para aprovechar estos recursos que facilitan enormemente la capacidad logística que pueden ofrecer las empresas SEL. Por otro lado, se debe cambiar la mentalidad de los

administradores del Régimen de Zona Franca, los cuales han de mirar hacia el futuro y visualizar a un país como una región altamente competente para liderar Latinoamérica, en cuanto a prestación de distintos servicios.

Para hacer un país mucho más atractivo económicamente, es necesario enfocarse en cuestiones como costos logísticos, estudios de mercado y promover la inversión extranjera directa; entre otros, para hacer de Costa Rica una nación mucho más competitiva y más rica.

4.4 Comportamiento de las SEL en Latinoamérica

Las Zonas Francas en los países latinoamericanos han sido usadas durante más de 90 años como instrumentos para la atracción de inversión extranjera directa, la creación de nuevos empleos y para contribuir en el crecimiento económico nacional de cada país concediendo incentivos, particularmente en materia de aranceles e impuestos, a las empresas que operan bajo el régimen. “En la Actualidad, el 12.7% de las zonas francas del mundo se encuentran ubicadas en la región latinoamericana” (Revista de Zonas Francas, Vol.1 / 11, 2015, p.5).

El primer país que estableció el régimen de Zonas Francas fue Uruguay en 1923, seguido por Panamá, en el año 1948. Es interesante ver que la introducción del régimen franco en Latinoamérica se dio principalmente en dos épocas. La primera, tuvo lugar en las décadas de los 60's y 70's y allí países como México, Brasil, Chile y República Dominicana lo adoptaron. La segunda, ocurrió en los años 90(´s) donde países como Guatemala, Costa Rica, Argentina, Paraguay y Nicaragua empezaron a utilizar esta herramienta para fomentar su comercio exterior.

Según datos de la Asociación de Zonas Francas de las Américas en su publicación Estadísticas de Zonas Francas de América Latina y el Caribe (2017), en cuanto a los

empleos generados por las Zonas Francas en América Latina, los datos relativos a los niveles de empleos son los siguientes:

República Dominicana cuenta con el mayor número de empleos generados, con 153.000, seguido por Honduras, con 146.000. Brasil, a pesar de que solo cuenta con una Zona Franca en el país, genera alrededor de 126.000 empleos directos. El Salvador, Colombia, Costa Rica, Guatemala y Panamá generan entre 80.000 y 50.000 empleos en sus Zonas Francas. Chile, Uruguay y Puerto Rico generan en promedio 16.000 puestos de trabajo (p.8-12)

Es importante resaltar que la mayoría de estos empleos son prestados por empresas que brindan servicios logísticos. El mayor número de compañías operando en Zona Franca se encuentra en Chile, donde cerca de 2.850 empresas operan en las dos Zonas Francas del país. Chile es seguido por Uruguay y Colombia, que cuentan con 1.560 y 772 compañías operando en Zona Franca, respectivamente. Puerto Rico y República Dominicana cuentan con 731 y 602 empresas en sus Zonas Francas. Finalmente, los países con el menor número de compañías en Zona Franca son El Salvador, Nicaragua y Paraguay.

En la asamblea anual de 2018, realizada por la Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG), países, como Uruguay, han destacado en sus avances, en los últimos 15 años, en el tema de empresas que brindan servicios, “también se destacó que este país cuenta con un Instituto Nacional de Logística, apoyado por los distintos partidos políticos y en el que el sector empresarial se reúne quincenalmente para analizar y acordar acerca de los temas prioritarios del sector”(Marco Trade News,2018, párr. 3).

“Los expertos categorizan el desarrollo de la logística en América Latina como intermedio, gracias a los progresos conseguidos en las últimas décadas. El Estudio Perfil

Logístico de América Latina (2016, p 43) analiza que, salvo Panamá y México, América Latina y el Caribe obtienen baja puntuación en los indicadores de conectividad y desempeño, en comparación con las economías líderes mundiales, y hace hincapié en que, de todo el continente, únicamente México se acerca a los valores del sudeste asiático y que Panamá se destaca por su papel de “hub global”.

Como se ha visto, la mejora de la competitividad pasa por reducir la brecha logística que separa América Latina del Extremo Oriente, Estados Unidos o las grandes potencias europeas. Para ello, es importante fortalecer las capacidades de la región, lograr un mejor desempeño logístico, eficiencia en el transporte de los bienes desde su lugar de producción hasta el consumidor final, lo cual impulsará el comercio nacional e internacional al mejorar la conectividad,- disminuir los costes de transacción y permitir una mayor integración al comercio internacional. Esto tendría estupendas consecuencias, desde un aumento de las exportaciones, una mayor diversificación de los productos y los socios comerciales, a una mejor incorporación en las Cadenas Globales de Valor (CGVs), que incluiría a las pequeñas y medianas empresas.

No hay que olvidar los avances constatados en los últimos años, a pesar de que aun así América Latina continúe presentando rezagos importantes en el desempeño logístico en comparación con los países OCDE y otras economías emergentes. Esto tiene su origen en la falta de un marco regulatorio adecuado para el proceso de producción, transporte, almacenamiento y distribución; que compromete el potencial de crecimiento y competitividad de la región. Otra de las consecuencias principales de la carencia de políticas de infraestructura y una red de comunicaciones y transporte eficiente es el bajo nivel de integración.

El comercio es el área que más se resiente de la inoperancia logística en América Latina, a causa de la falta de infraestructura. El mayor retraso en infraestructura se observa en el

sector de transporte, principalmente en carreteras, donde se mantienen estándares por debajo de los países de ingreso medio. La inadecuada selección del transporte intermodal en América Latina incrementa los costes logísticos y reduce la competitividad e inserción internacional.

Con el fin de reducir el alto déficit regional en logística, América Latina tiene que optar por adoptar una serie de políticas públicas que engloba soluciones de corto, medio y largo plazo. Si bien la infraestructura de transporte constituye el principal factor que explica el bajo rendimiento logístico, algunas soluciones conjuntas pueden mejorar el sector; en el corto plazo, es necesario implementar en paralelo políticas activas que permitan mejorar el transporte de bienes y servicios con la infraestructura existente, ligadas a una política de logística integrada, la provisión de servicios modernos de almacenamiento, la eficiencia en los procesos aduaneros y de certificación, la integración de las tecnologías de información y comunicación para la logística, así como el fomento de la competencia en el sector transporte. Estos elementos pueden servir para estimular el uso eficiente de la infraestructura disponible y minimizar los costes logísticos. América Latina está llena de valiosos recursos y ojalá su desarrollo logístico no deje de crecer.

4.5 Contexto de los países líderes en la modalidad SEL del Régimen de Zona Franca en Latinoamérica

4.5.1 Ecuador

4.5.1.1 Peculiaridades de la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.

El Ecuador, como parte del comercio mundial, en su constante proceso de integración económica, al igual que el resto del mundo, se vio en la necesidad de fortalecer la creación y operación de las Zonas Francas. Hoy día, hace otro tanto con las Zonas de

Desarrollo Especial, para que sean herramientas facilitadoras y promotoras del comercio y la industrialización. Para ello se basa principalmente en la creación de beneficios y exenciones en el pago de impuestos, pues las empresas que funcionan en una Zona Franca o tienen que pagar algunos impuestos, o pagan solamente una parte de ellos; lo que para muchas empresas pudo haber sido la oportunidad que estaban esperando para desarrollar una idea empresarial o fortalecer su empresa, y darle un carácter global y competitivo.

El Ministerio de Industria y Productividad (2014); señala las políticas discutidas y aprobadas en el Consejo sectorial de la producción, entre ellas se detallan:

1. Política 1: Orientar las ZEDE al desarrollo de áreas geográficas del país, priorizadas y definidas en función de la Estrategia Territorial Nacional, el ordenamiento territorial y la planificación para el desarrollo.
2. Política 2: Diversificar la oferta de bienes y servicios en sectores económicos con potencial de crecimiento a través de las ZEDE.
3. Política 3: Orientar a la inclusión de proveedores nacionales en los clústeres que se desarrollarán en las ZEDE, con el fin de generar encadenamientos productivos y economías de escala.
4. Política 4: Producir en las ZEDE bienes y servicios con alto componente ecuatoriano, orientados a la sustitución de las importaciones o fomento de las exportaciones.
5. Política 5: Orientar los esfuerzos de las ZEDE logísticas a la facilitación de las exportaciones y consolidación de encadenamientos productivos locales y regionales, desde zonas fronterizas, nodos logísticos o plataformas de transporte multimodal (puertos marítimos y fluviales, aeropuertos, estaciones ferroviarias, terminales terrestres de pasajeros y centros de transferencia de carga.
6. Política 6: Promover en las ZEDE la investigación científica, la desagregación, transferencia y desarrollo tecnológico, que permitan la generación de nuevos

bienes y servicios de base tecnológica, así como procesos productivos innovadores, orientados al cambio de la matriz productiva.

7. Política 7: Las ZEDE promoverán de manera significativa la contratación de talento humano nacional, priorizando las áreas geográficas circundantes.
8. Política 8: Las ZEDE industriales deberán alinearse a la Estrategia Nacional del Cambio de la Matriz Productiva y se enfocará en el desarrollo de una o varias de las siguientes industrias y sus encadenamientos: 1) Estratégicas; 2) Básicas; 3) Tecnologías de la información y la comunicación; 4) Química y farmacéutica; y, 5) Maquinarias, equipos, motores, vehículos y partes. (Ministerio de Industria y Productividad, 2014).

Según el BID (2016, p.42); en el Análisis de los mecanismos de regulación y promoción de la inversión extranjera en Ecuador; se detalla que previamente a la creación de las ZEDE, existía un régimen de Zonas Francas, cuyo funcionamiento, atendiendo a la información recogida en las entrevistas desarrolladas para este informe, no fue muy eficaz desde el punto de vista de los objetivos de desarrollo del país.

Alguna evidencia en este sentido es aportada por el trabajo de Tasiguano Morales (Universidad Andina Simón Bolívar, 2011), quien muestra que, en cuanto a empleo, por ejemplo, entre 2007 y 2009 se crearon apenas 1800 puestos de trabajo en las once Zonas Francas existentes en aquel momento, de las cuáles solo siete estaban en operación real (pasando de 3800 a 5600 empleos), pero ellos fueron generados apenas por dos de esas zonas (la del puerto de Posorja y la del aeropuerto de Quito).

De esta forma, según la oficina económica, la creación de una Zona Franca era un proceso largo y complejo. Del mismo modo, se ve que las ZEDE toman su tiempo en transformarse en una realidad. En la actualidad, estos son los proyectos de ZEDE por establecer:

La ZEDE Petroquímica de Manta, la primera Zona Especial de Desarrollo Económico. La ZEDE de Manta será la plataforma logística industrial vinculada a la operación del Puerto de Aguas Profundas de Manta y del Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro. En el proyecto trabajan conjuntamente Jurong Consultans de Singapur, la Refinería del Pacífico y el Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos. (ICEX, 2014, p.13)

También según la ICEX (2014), se ha iniciado el proyecto de la ZEDE en Yachay (proyecto de ciudad del conocimiento). Es la única ZEDE de tipo tecnológico, industrial y logístico. Fue calificada como un destino aduanero sujeto a un tratamiento especial de comercio exterior, tributario y financiero. (p.14). Adicionalmente, en el Parque Industrial de Yaguachi, los inversores han mostrado interés en crear una zona industrial. El proyecto está en muy temprana fase.

4.5.1.2 Tiempo de establecidas las ZEDE en el país.

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Registro Oficial N°351 del 29 de Diciembre de 2010 y recientemente reformado a fines de 2014 (Ley Orgánica de Incentivos a la Producción e Incentivos al Fraude Fiscal N° 407); Constituye el marco legal que regula actualmente la inversión extranjera en El Ecuador. El COPCI concibe a la IED en línea con el mandato constitucional.

En el examen de política comercial de Ecuador (2018), establece que en el 2010,” las ZF fueron reemplazadas por las ZEDE, esto debido a que con el régimen de las zonas francas no se logró alcanzar las metas previstas en lo que respecta a la promoción de inversión, exportaciones, empleo y transferencia de tecnología” (p.82).

Además, según el examen de política comercial, el régimen de zonas francas se fundamentaba en el principio de extraterritorialidad (2018); por ende:

El estado tenía limitaciones, por ejemplo, no existía un marco jurídico claro, los proyectos no se alineaban necesariamente con las políticas públicas de desarrollo económico, y las formalidades y trámites para el

ingreso y salida de mercancías de las zonas francas eran complejos. Por lo tanto, en 2010 la Ley de Zonas Francas fue derogada por el COPCI. Sin embargo, aquellas zonas francas cuyas concesiones hubiesen sido otorgadas al amparo de dicha Ley continúan en operación por el plazo que dure la concesión. (p.82).

No obstante, según el examen de política comercial, las empresas administradoras y usuarias de las zonas Francas deben sujetarse administrativa y operativamente a las disposiciones del COPCI. Asimismo, las empresas administradoras de zonas Francas que deseen acogerse a la modalidad de ZEDE, podrán hacerlo siempre que presenten su solicitud a la autoridad competente (el Consejo Sectorial Económico y Productivo) seis meses antes de que expire la concesión de la zona franca. (Examen de política comercial de Ecuador, OMC, 2018, p.82).

Hasta 2010, las zonas francas estaban supervisadas y controladas por el Consejo Nacional de Zonas Francas (CONAZOFRA); actualmente, las zonas francas restantes (cinco) están reguladas por el MIPRO (Ministerio de Industria y Productividad). (Examen de política comercial de Ecuador, OMC, 2018, p.82).

A partir de 2010, las empresas registradas como nuevos usuarios de las zonas francas deben cumplir los mismos requisitos que los operadores de las ZEDE. El Consejo Sectorial Económico y Productivo está a cargo del funcionamiento y supervisión de las ZEDE. (Examen de política comercial de Ecuador, OMC, 2018, p.82).

4.5.1.3 Naturaleza de la actividad en la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.

Según el BID (2016, p.40); establece en su análisis, definiendo las ZEDE como:

Son espacios territoriales identificados como destinos aduaneros en los que se apunta a desarrollar nuevas inversiones con el objetivo de estimular la diversificación productiva, las exportaciones no tradicionales,

el desarrollo de clusters y de proveedores locales, los servicios logísticos, la investigación, la innovación y la formación de talento humano.

Es bueno señalar, en este mismo tema de las ZEDE, específicamente sobre su creación, la opinión de una autoridad como la OMC, cuando señala que se requiere de una autorización del Consejo Sectorial Económico y Productivo, anteriormente otorgada por el Consejo Sectorial de la Producción, que autoriza la instalación teniendo en cuenta, entre otros factores, los objetivos del Programa Nacional de Desarrollo. (Examen de Política Comercial, OMC, 2018, p.49).

Otra opinión, también autorizada apunta a que tienen que alinearse, las ZEDE, con la estrategia de transformación de la matriz productiva; y que su duración se establece en 20 años, que pueden ser prorrogables sujeto a los procedimientos de evaluación establecidos por el gobierno. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.40).

El COPCI (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones), establece, citando, a su vez al propio BID, que las ZEDE pueden instalarse en áreas geográficas delimitadas del territorio nacional; y lo hace considerando, entre otras condiciones, la preservación del medio ambiente, la potencialidad de cada localidad, la infraestructura vial, los servicios básicos y la conexión con otros puntos del país. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.43).

En el examen de política comercial realizado a Ecuador se detalla, citando lo señalado por la OMC, establece que los bienes producidos en las ZEDE deben contribuir a diversificar la oferta nacional exportable y están particularmente destinados a la exportación. Sin embargo, puede autorizarse excepcionalmente su ingreso al territorio nacional para su comercialización en el mercado interno en un porcentaje limitado, el cual se determina al analizar el proyecto de inversión a instalar en la ZEDE. Estos límites no se aplican a los productos obtenidos en sectores económicos designados. (Examen de Política Comercial, OMC, 2018, p.49).

Según el BID (2016, p.41) En este mismo sentido, es bueno puntualizar, señalando lo citado por el BID, las ZEDE pueden ser de 3 tipos (Art. 36): de transferencia tecnológica, de desarrollo industrial para la exportación y logísticas. Para efectos de la investigación, se toma como referencia las ZEDE logísticas, ya que permiten realizar un análisis comparativo de las actividades de logística integral que se implementan en Costa Rica, bajo implementación de la modalidad SEL.

Para este caso, citando al BID, describe que las ZEDE de transferencia tecnológica son:

Zonas para ejecutar actividades de transferencia y de desagregación de tecnología e innovación y a su vez en estas zonas se pueden realizarse desarrollarse todo tipo de emprendimientos, proyectos de desarrollo tecnológico, innovación electrónica, biodiversidad y mejoramiento ambiental sustentable o energético. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.41).

Haciendo continuidad a las ZEDE de tipo de desarrollo industrial para la exportación, citando lo señalado por el BID, la define como:

Zonas para ejecutar operaciones de diversificación industrial que pueden consistir en cualquier tipo de emprendimiento industrial e innovador, orientado principalmente a la exportación de bienes, con utilización de empleo de calidad, en tanto en estas zonas se puede efectuar todo tipo de actividades de perfeccionamiento activo, tales como; transformación, elaboración (incluidos el montaje, el ensamble y la adaptación a otras mercancías) y reparación de mercancías (incluidas su restauración o acondicionamiento), de todo tipo de bienes con fines de exportación y de sustitución estratégica de importaciones. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.41)

Según el BID (2016, p.41); En otra opinión, nombrando la tercera actividad, citando al BID, consiste en ZEDE logísticas, las cuales son Zonas para desarrollar servicios logísticos tales como almacenamiento de carga con fines de consolidación, clasificación, etiquetado, empaque, refrigeración, administración de inventarios, manejo de puertos secos o terminales interiores de carga, coordinación de operaciones de distribución nacional o internacional de mercancías, así como el mantenimiento o reparación de naves, aeronaves y vehículos de transporte terrestre de mercancías. Preferentemente, este tipo de zonas se establece dentro de o en forma adyacente a puertos y aeropuertos o bien en zonas fronterizas.

Uno de los señalamientos que realiza el BID, específicamente dentro de este tipo de zonas, es que el exclusivo almacenamiento de carga o acopio no puede ser autorizado dentro de este tipo de zonas, ya que, en este sentido, los servicios logísticos deben estar orientados a potenciar las instalaciones físicas de puertos, aeropuertos y pasos de frontera que sirvan para promover un volumen neto favorable del comercio exterior y el abastecimiento local. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.41).

Una de las características que demanda de esta tercera actividad, citado por el BID, es que los bienes que formen parte de estos procesos deben servir para diversificar la oferta exportable. No obstante, se autoriza también su nacionalización para el consumo en el país (en porcentajes de producción establecidos en el reglamento del COPCI). (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.41).

También, el BID puntualiza, que las empresas que opten por instarse en las ZEDE pueden operar exclusivamente en una de las modalidades antes señaladas o bien pueden diversificar sus operaciones en el mismo territorio, con operaciones de varias de estas tipologías, siempre que se justifique que la variedad de actividades responde a la facilitación de encadenamientos productivos del sector económico que se desarrolla en la zona autorizada y que la ZEDE está autorizada para operar bajo la tipología que

responde a la actividad que se desea instalar (COPCI, Art. 36).). (Banco interamericano de Desarrollo, 2016, p.41).

4.5.1.4 Ventajas de la aplicación de las Zonas especiales de Desarrollo económico en Ecuador.

Centrando lo señalado por el COPCI, describe, que la inversión para el desarrollo de las ZEDE puede ser pública, privada o mixta. De manera similar, tanto la empresa administradora como los operadores que se instalen en las ZEDE pueden ser personas naturales o jurídicas privadas, públicas o mixtas, nacionales o extranjeras.

Es bueno mencionar, lo señalado por el BID (2016, p.42), en el análisis de los mecanismos de regulación y promoción de la inversión extranjera en Ecuador, se establecen los siguientes incentivos a las ZEDE:

- Reducción adicional de 5 puntos porcentuales del Impuesto a la Renta a los administradores y operadores de las ZEDE, con el carácter de permanente.
- Si la inversión nueva se radica en sectores prioritarios aplica una tarifa de 0% por 5 años; las importaciones de bienes tendrán tarifa 0% de IVA.
- Los bienes extranjeros gozarán de la suspensión del pago de aranceles mientras permanezcan en dicho territorio.
- Los administradores y operadores tendrán crédito tributario del IVA pagado en sus compras locales, de servicios, insumos y materias primas para sus procesos productivos.
- Exoneración del ISD en el pago de importaciones y para los pagos al exterior por financiamiento externo. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016).

En referencia al análisis de las empresas administradoras de Zona Franca, el BID puntualiza, en su análisis, que las empresas administradoras de Zonas Francas aún vigentes, y que deseen acogerse a la modalidad de ZEDE, pueden hacerlo cumpliendo

con los requisitos establecidos oportunamente. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.42).

En lo concerniente, a los requisitos, el BID señala, que uno de estos requisitos es demostrar que la Zona Franca cumple con su plan de negocios, con las inversiones comprometidas y los objetivos que establecía establece el sistema, así como demostrar que se realizan exportaciones de bienes y servicios al exterior, y se generan divisas para el Ecuador. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, p.43).

4.5.1.5 Beneficios que aporta la aplicación de las ZEDE logística a Ecuador.

La definición de ZEDE, Según Tasiguano, M., citada en la tesis realizada en la Universidad Andina Simón Bolívar (2011):

Herramientas de política económica fiscal”, detalla que las ZEDE, son aquellas que tienen un tratamiento diferenciado, donde prevalece el aprovechamiento de recursos naturales para la expansión productiva y la generación del empleo con fines desconcentradores. Dicho tratamiento se caracteriza por ser un instrumento para impulsar la economía a corto plazo de esas áreas con características físico naturales, geopolíticas, condiciones de habitabilidad y potencialidades dentro del ámbito de los ejes de desarrollo que están estratégicamente delimitados.(p.71)

A continuación se detallan los tipos de ZEDE que están orientadas a potenciar las instalaciones físicas de los puertos, aeropuertos y pasos de fronteras, entre ellas se destacan:

4.5.1.6 Caso de Zona Especial de Desarrollo Yachay:

La ZEDE YACHAY, en otra opinión propia, citando la tesis sobre el estudio del crecimiento de las ZEDE, (Universidad Andina Simón Bolívar, 2015), es la segunda ZEDE aprobada por el Consejo Sectorial de la Producción. “YACHAY, en lengua

quichua significa conocimiento, es un proyecto de extensión nacional que pretende cambiar la matriz económica del Estado, de una primaria exportadora a una exportadora de productos con valor agregado enriquecidos por la economía del conocimiento” (Universidad Andina Simón Bolívar, 2015, p.66).

Extendiendo el tema de las ZEDE, desde la misma referencia, (Universidad Andina Simón Bolívar, 2015),

Plantea que el objetivo de las ZEDE, es implementar la primera universidad de investigación experimental del país, de la cual se espera que permita el desarrollo del conocimiento, investigación e innovación, con un enfoque industrial y logístico. Además de formar profesionales innovadores, competitivos y dinámicos, de alta calidad humana y excelencia profesional que contribuyan al desarrollo del Ecuador y de la región. (p.67).

También, es bueno nombrar, según la Universidad Andina Simón Bolívar (2015), la ejecución de estudios para el desarrollo del proyecto;

Primero el de vulnerabilidad socioeconómica, donde se analizaron aspectos pobreza, analfabetismo, desempleo, afiliación, entre otros. Después se determinaron lugares en donde ya se están desarrollando proyectos del Gobierno, además, para la aplicación de los incentivos se tomó como preferencia zonas aledañas a Quito, Guayaquil o Cuenca. (p.69).

Adicionalmente, a los estudios realizados, según la Universidad Andina Simón Bolívar (2015), se cuenta con un “plan elaborado por la firma Coreana IFEZ (Incheon Free Economic Zone), con un proceso de validación realizado con el apoyo de treinta expertos internacionales del área de urbanismo, pertenecientes a diversas universidades

como Harvard, Yale, Cambridge, UCL, entre otras” (Universidad Andina Simón Bolívar, 2015, p.69).

Del mismo modo, es bueno puntualizar citando a la Universidad Andina Simón Bolívar, (2015), que la instalación de todo el proyecto ha beneficiado no solo al país, sino al cantón, ya que se han construido carreteras de acercamiento a la ciudad, viviendas que alberguen a los cientos de investigadores nacionales y extranjeros que trabajan dentro de la Universidad y en los Institutos Públicos de Investigación, redes de comunicaciones para conectar a la Ciudad con el resto del mundo (p.69).

Con referencia a la instalación de la ZEDE de Yachay, señala a la Universidad Andina Simón Bolívar (2015), en su tesis sobre el estudio del crecimiento de las ZEDE, que está de Yachay comprende los tres tipos de ZEDE que pueden existir:

- **Tecnológica:** En esta zona se puede realizar todo tipo de emprendimientos y proyectos de desarrollo tecnológico, innovación electrónica, biodiversidad, mejoramiento ambiental sustentable o energético.
- **Industrial:** Ejecuta operaciones de diversificación industrial, que podrán consistir en todo tipo de emprendimientos industriales innovadores, orientados principalmente a la exportación de bienes, con utilización de empleo de calidad. Es por eso que una de las áreas llamada Desarrollo Productivo y Atracción de Inversiones de la Empresa Pública Yachay, está encargada de crear mecanismos que permitan instalar y desarrollar proyectos de emprendimiento, promover la instauración de pequeñas, medianas y grandes empresas y atraer a inversionistas. Además, en estas zonas se podrá efectuar todo tipo de actividades de perfeccionamiento activo; tales como: transformación elaboración y reparación de mercancías y de todo tipo de bienes con fines de exportación y de sustitución estratégica de importaciones.
- **Logística:** Para desarrollar servicios logísticos, tales como almacenamiento de carga con fines de consolidación y, desconsolidación clasificación, etiquetado,

empaques, reempaques, refrigeración, administración inventarios, manejo de puertos secos o terminales interiores de carga, coordinación de operaciones de distribución nacional o internacional de mercancías. . (pp...70-71).

4.5.1.7 Caso de Zona económica Especial de Quito.

Esta ZEDE, citando a la EPMSA, señala que es impulsada por el municipio del distrito metropolitano de Quito, a través de la empresa pública metropolitana de servicios aeroportuarios, Gestión de Zonas francas y regímenes especiales (EPMSA, 2015).

Asimismo, la ZEDE Quito, citando a la EPMSA en su informe No.006, puntualiza como un destino aduanero especial dentro del territorio nacional, cuyos objetivos son: atracción de nuevas inversiones, la diversificación industrial, incremento de las exportaciones, sustitución de importaciones, la desagregación, y transferencia tecnológica, la generación de empleo de calidad, entre otros. (EPMSA, 2015).

De la misma manera , EPMSA, figura en la presente planificación estratégica con una visión prospectiva, el soporte fundamental para: El control de la concesión del aeropuerto del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y los servicios de calidad en seguridad aeroportuaria; así como, la implementación de la Zona Especial de Desarrollo Económica del DMQ, con la respectiva promoción e implementación de proyectos y emprendimientos; los cuales fomentarán la transformación de la estructura productiva industrial y de servicios de alto valor agregado del DMQ, articulará las sinergias entre los sectores productivos y servicios, y logrará la participación ciudadana para que asuma el reto de poner en marcha el cambio de la matriz productiva en el DMQ.(Plan Estratégico institucional, 2015, p.9).

Sobre el plan estratégico, EMPSA, indica que se conseguirá mediante un conjunto de políticas, objetivos y estrategias que controlen la concesión del aeropuerto, incrementen el valor agregado de los servicios de seguridad aeroportuaria y fomenten, a través de la

ZEDE, la sustitución de importaciones, la transferencia de tecnología, la generación de valor agregado local, la industrialización para la exportación, la redistribución de la riqueza y la implementación de industrias de producción de bienes y servicios en el DMQ. (Plan Estratégico institucional, 2015, p.9).

Es bueno referirla, citando a la EMPSA, cuando señala que el fin del Plan metropolitano de Desarrollo y ordenamiento territorial (2015, p.10):

Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo... Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas que Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños.
(s.p)

De esta forma, en otras opiniones, citando a la EMPSA, cuando referencia que para lograr un entorno que estimule la inversión y desarrollo de la ciudad de Quito, el plan estratégico debe implementarse bajo las siguientes políticas:

- Articular clusters y cadenas de valor.
- Fortalecer los factores avanzados de competitividad.
- Posicionar a Quito como una ciudad óptima para hacer negocios.
- Impulsar la competitividad y el desarrollo local en los territorios rurales, urbano marginales, y urbanos de la ciudad.
- Consolidar el aeropuerto del distrito metropolitano, como un nodo logístico para insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. (Plan Estratégico institucional, 2015, p.10).

La tipología es de carácter industrial y logístico, los sectores de interés: Agroindustria, Florícola, Farmacéutico, Automotriz, logística. Este proyecto se consolidará en fases.

Asimismo, en otra opinión, con referenciando a la ZEDE Quito, citando al Ministerio de Industrias y Productividad, al puntualizar que se pretende que este proyecto emblemático capte inversiones por más de USD 740 millones y logre la instalación de aproximadamente 125 empresas industriales, logísticas y de servicios; a, además de aportar con el 0,4% al PIB del Ecuador y 1,4% al PIB de Pichincha. Además También se pretende que genere desarrollo local, exportaciones por más de USD 150 millones y más de 10 mil nuevas plazas de empleo. (Ministerio de Industrias y Productividad ,2018).

Ampliando, sobre la ejecución del proyecto, citando a la EMPS, puntualiza en el informativo ZEDE Quito, edición N°10, se establece que la primera Zona especial de Desarrollo económico de la ciudad siga desarrollándose bajo el cronograma de acciones establecido. Este es un proyecto emblemático de la alcaldía de Quito, que busca potenciar a la ciudad como un foco de desarrollo y de inversiones. Adicionalmente, busca posicionar a la capital como un referente a nivel nacional. ZEDE Quito es un espacio para desarrollar la industria, las inversiones e impulsar, de manera significativa, la generación de empleo. (Informativo ZEDE Quito, edición N°10, 2019)

Del mismo modo, el informativo señala la realización de reuniones para entablar vínculos de desarrollo a la ZEDE Quito, por lo que cuentan con, aproximadamente, 13 muestras de interés de varias empresas en participar en el proyecto. La atracción de inversión es el punto clave y uno de los principales objetivos que se busca alcanzar.

4.5.1.8 Caso ZEDE Posorja logística

La ZEDE Posorja, citando DP World, señala en su boletín informativo, Posorja efectuó la firma de acreditación con la Asociación de Zonas Francas de América (AZFA). Y dicho convenio consiste en convertirlo en nuevo miembro y primer representante en Ecuador, a través de la construcción del Parque Logístico con ambiente ZEDE (zona especial de desarrollo económico). (DP World, 2018).

Así pues, esta alianza permite sinergias que propenden al éxito en el progreso del parque logístico de DP World Posorja. Allí se desarrolla un nuevo modelo de parque logístico, en un área mayor de 100 hectáreas. Dicha área cuenta con facilidades logísticas al tener integrado el puerto de aguas profundas. Es una gran oportunidad para posicionarse a nivel competitivo por medio de nuevas inversiones para el país. (DP World, Boletín informativo, 2018)

Además, DP World, en su Boletín informativo (2018), puntualiza que en junio de 2016, recibió una concesión de 50 años para construir y operar el primer Puerto de Aguas Profundas en Ecuador. El proyecto ha sido dividido en dos fases y se estima que la primera de ellas, que empezó a construirse en julio de 2017, concluya en 2019. (DP World, Boletín informativo, 2018)

DP World (2018) refiere sobre la construcción de la primera fase del primer Puerto de Aguas Profundas en el país cuenta con una inversión de USD 500 millones y se encuentra en un 66% en lo que respecta a los siguientes puntos:

- Avance del dragado en un 69%; el nuevo y más seguro canal de acceso al Puerto de Aguas Profundas en Posorja, contará con 16.5 metros de profundidad, 175 metros de ancho y 21 millas náuticas de longitud; así mismo, la zona de maniobras frente al Puerto de Aguas Profundas en Posorja fue dragada hasta la profundidad de 16.0 m, convirtiéndolo en el canal con mayor calado en el país.
- Avance del terminal en un 62%; dicha terminal tendrá capacidad para movilizar 750 mil TEU (unidad de medida de contenedores de carga de veinte pies) anuales en su Fase I. Dinamizando la economía del país, posicionándose como hub en Latinoamérica y brindando sinergias a las líneas navieras, para incluir recalada en Ecuador con los mismos barcos que hoy en día están en el resto del mundo.
- Avance de la carretera de un 64%; cuenta con 20Km, está conformada por dos puentes, un paso deprimido y dos carriles en una primera fase. Dicha vía

permitirá el acceso seguro y expedito a la terminal en Posorja. (DP World, Boletín informativo, 2018).

En otra opinión, citando al BID, se otorga un paquete de financiamiento de US\$377 millones para la construcción, operación y mantenimiento de la primera fase de la Terminal Multipropósito del Puerto de Posorja, en Ecuador. El proyecto es desarrollado por DP World Posorja, una subsidiaria creada para esta gestión por la compañía DP World, el tercer mayor operador de contenedores del mundo por capacidad y rendimiento. (BID Invest, 2018)

De esta forma, en la continuidad de la cita, el BID Invest, centra su atención en que la nueva terminal, en su primera fase tendrá una capacidad estimada de 750.000 TEU (*twenty-foot equivalent unit* por sus siglas en inglés), compensará las limitaciones de expansión y carga de Guayaquil, el principal puerto de Ecuador. La ubicación de Posorja, más cerca de la zona de libre acceso del mar, disminuirá el tiempo medio de tránsito y ofrecerá un calado más profundo (16,5 metros). Una vez terminado el nuevo puerto podrán operar buques de hasta 15.000 TEU. La actividad de esta nueva infraestructura generará, además, más de 480 puestos de trabajo permanentes. (BID Invest, 2018).

En bueno referenciar, que la participación de BID Invest ha incorporado la adopción de mejores prácticas medioambientales y sociales en la ejecución del proyecto, así como la búsqueda de soluciones para la reducción de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector portuario del Ecuador. (BID Invest, 2018).

4.5.2 El Salvador

4.5.2.1 Puertos

El Salvador posee una infraestructura portuaria versátil para atender las necesidades de carga marítima de manera eficaz. “La alta calidad de la infraestructura portuaria ubica al

país en la posición no.1 de la región de acuerdo al FEM.” (Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, 2015).

Los dos puertos principales son:

- Puerto de Acajutla: localizado en la región Occidental del país.
- Puerto La Unión: ubicado en la zona oriental y es el proyecto de mayor envergadura portuaria de El Salvador. Está diseñado para recibir barcos Post Panamax y se proyecta como uno de los puertos más importantes de Centroamérica.

4.5.2.2 Electricidad

El Salvador se caracteriza por la participación de operadores con amplia experiencia en la industria eléctrica y un marco regulatorio que favorece la operación eficiente del mismo. “El mercado eléctrico es el más abierto de la región cuenta con un mercado competitivo, participación privada en la generación, distribución y comercialización de energía eléctrica y la estructura institucional adecuada para el desarrollo, regulación y operación del mercado eléctrico” (Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, 2013, párr.2).

La distribución de electricidad en El Salvador está en manos de sólidos participantes privados. Las principales empresas distribuidoras son las mencionadas a continuación

Empresas distribuidoras de electricidad en El Salvador

Figura 6



Fuente: (Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, 2013)

4.5.2.3 Carreteras

El país cuenta con una red vial moderna y eficiente que interconecta las principales ciudades y que ofrece un fácil y rápido acceso al resto de la región. El FEM ha posicionado a El Salvador como el país con la mejor infraestructura vial del área centroamericana. El reporte de Competitividad Global de El Foro Económico Global en el periodo 2014-2015, ubica a El Salvador en la posición 47 de 144 países evaluados.

4.5.2.4 Telecomunicaciones

El Salvador se ha convertido en uno de los países más dinámicos y conectados de la región, en el tema de telecomunicaciones.

El crecimiento promedio de las líneas fijas y de las líneas móviles ha sido del 4 % y 26 % en los años (2002-2012), además se registran 8.7 millones de líneas móviles y más de 1 millón de líneas fijas a 2012. Las tecnologías de información han ido incrementando actualmente 20.3 % de los salvadoreños son usuarios de Internet. El Salvador se posiciona entre los países con mayor utilización de las telecomunicaciones en la región: 16 suscripciones de línea fija y 139 teléfonos móviles por cada 100 habitantes. (Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, 2013, párr. 1)

4.5.2.5 Peculiaridades de El Salvador en la aplicación de los Servicios de Logística Integral.

Es importante recalcar que El Salvador aspira a convertirse en el HUB logístico de América y en el socio estratégico de empresas que desean un acceso rápido y fácil a mercados de Mesoamérica y del mundo.

El Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador indica, en su artículo publicado en el año 2013, denominado Logística, que el país cuenta con gran cantidad de oportunidades, como las que se mencionan a continuación:

- Gestión de la cadena de suministros: para operadores logísticos integrales que gestionan la cadena de suministros de empresas extranjeras que deseen manufacturar y redistribuir desde El Salvador hacia la región mesoamericana.
- Transporte aéreo de carga: para operadores interesados en aprovechar los volúmenes de carga aérea que genera El Salvador con destino a Norteamérica.
- Zonas de actividades logísticas: para empresas orientadas a abrir nuevos negocios en la región (manufacturar, ensamblar, almacenar, agregar valor logístico y redistribución de bienes) aprovechando importantes incentivos fiscales.

En El Salvador existen zonas francas y parques de servicios diseñados para empresas dedicadas a la exportación de bienes y prestación de servicios internacionales.

En El Salvador existen 17 zonas francas, cinco de las cuales también funcionan como parques de servicios. Estas zonas industriales destacan por su ubicación estratégica y fácil acceso a infraestructura competitiva:

Lista de Zonas Francas Zona Franca y ubicación.

Tabla N° 8

Numero	Nombre de la Zona Franca	Ubicación
1	Export Salva Free Zone	La Libertad
2	American Park Free Zone	Santa Ana
3	Miramar Free Zone	Olocuilta
4	Zona Franca Internacional	La Paz
5	Zona Franca San Bartolo Ilopango	San Salvador
6	El Pedregal Free Zone	La Paz
7	Zona Franca 10	Santa Ana
8	Zona Franca San José	La Libertad
9	Zona Franca Pipil	La Libertad
10	Zona Franca Concordia	Usulután
11	Zona Franca San Marcos	San Salvador
12	Zona Franca Sam-Li	La Libertad
13	Zona Franca Santa Ana	Santa Ana
14	Zona Franca Santa Tecla	Santa Tecla
15	Zona Franca Santo Tomás	La Paz
16	Zona Franca Calvo Conservas	La Unión

17	Zona Franca las Mercedes	Santa Ana
----	--------------------------	-----------

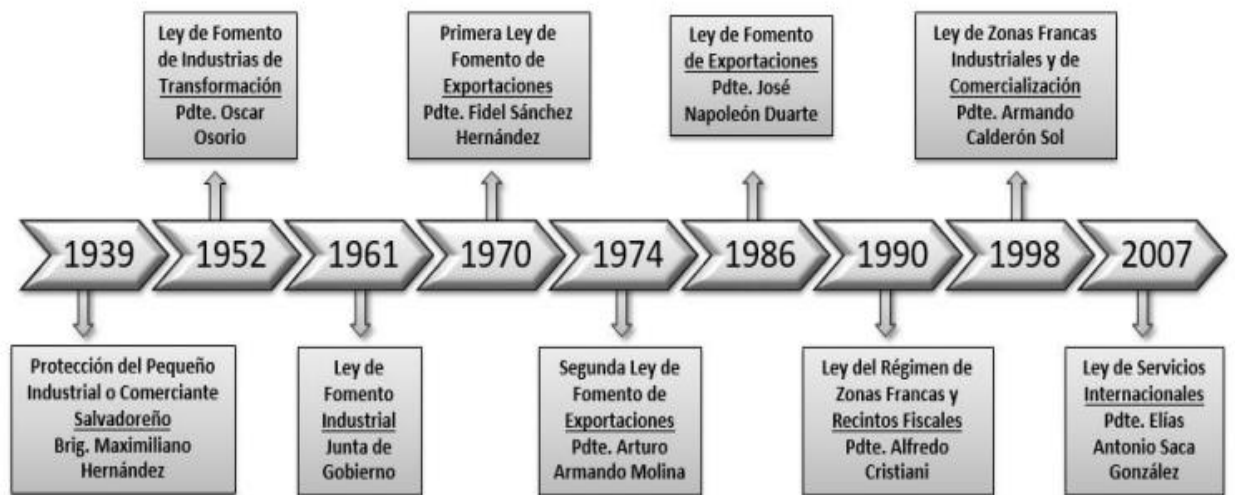
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del reporte anual estadístico de zonas francas el salvador de la Asociación de Zonas Francas de las Américas (2017, pag.2).

4.5.2.6 Tiempo establecido de la figura de Servicios Logísticos en El Salvador

Para efectos del presente estudio, es importante analizar los antecedentes de la figura de Servicios Logísticos en El Salvador desde el momento histórico en que se institucionalizan reglas de excepciones aduaneras y tributarias a partir de las cuales se incorporarían y desarrollarían los actuales regímenes de Zonas Francas y Parques de Servicios, entre otros regímenes de privilegios fiscales.

Antecedentes históricos de las Leyes de Zonas Francas y Servicios Internacionales

Figura N°7



Fuente: Iniciativa Social para la Democracia, ISD, 2017.

En la figura anterior se detallan los antecedentes que dieron origen a la Ley y los años de creación, se mencionan leyes como las de Protección del pequeño industrial o comerciante salvadoreño, Ley de Fomento de Industrias de Transformación, Ley de Fomento Industrial, Junta de Gobierno, Primera Ley de Fomento de Exportaciones, Segunda Ley de Fomento de Exportaciones, Tercera Ley de Fomento de Exportaciones y Ley del Régimen de Zonas Francas y Recintos Fiscales.

La Ley de Servicios Internacionales fue creada como complemento a la Ley de Zonas Francas. Esta Ley fue creada para mitigar las disposiciones de la OMC que establecen que La Ley de Zonas Francas debe ser modificada de cara a las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que deja excluidos los incentivos fiscales de exportación a partir del 31 de diciembre de 2009.

La Ley de Servicios Internacionales (LSI) separó las industrias de prestación de servicios del régimen de Zonas Francas, incluyéndolas al régimen de Parques de Servicios, dirigidos a actividades como: distribución internacional, operaciones internacionales de logística, servicios internacionales de información, reparación y mantenimiento de embarcaciones marítimas y de aeronaves, entre otros.

La figura de Servicios Logísticos en El Salvador se rige bajo lo establecido en el decreto legislativo N°: 431 (2007), denominada Ley De Servicios Internacionales; su reglamento, denominado Reglamento De La Ley De Servicios Internacionales establecido mediante decreto ejecutivo N°: 131 (2008). Dichas leyes tienen por objeto regular el establecimiento y funcionamiento de parques y centros de servicio, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen, administren u operen en ellos.

4.5.2.7 Naturaleza de la actividad que realiza la figura de Servicios Logísticos en El Salvador.

Los Parques de Servicios tienen solamente una definición legal; en el caso de El Salvador, en la Ley de Servicios Internacionales (2007), se define como:

Área delimitada que formando un solo cuerpo, se encuentra cercada y aislada, sin población residente, donde los bienes que en ella se introduzcan y los servicios que se presten, se consideran fuera del territorio aduanero nacional, con respecto a los derechos e impuestos de importación, dentro de la cual y bajo la responsabilidad de un administrador autorizado, se establezcan y operen varias empresas dedicadas a la prestación de servicios bajo los términos y condiciones regulados por esta Ley” (Art.2 lit. a) p. 2).

Los Centros de Servicios tienen solamente una definición legal; en el caso de El Salvador, en la Ley de Servicios Internacionales (2007) se define como:

Área delimitada y aislada, según la naturaleza de la actividad, que se considera fuera del territorio aduanero nacional, en virtud de considerarse como una zona que goza de extraterritorialidad aduanera, donde los bienes que en ella se introduzcan y los servicios que se presten, se consideran como si no estuviesen en el territorio aduanero nacional, con respecto a los derechos e impuestos de importación, dentro de la cual se autoriza el establecimiento de una empresa dedicada a la prestación de servicios, bajo los términos de esta Ley ” (Art.2 lit. b) p. 2).

La Ley de Servicios Internacionales (2007), en el artículo 5 establece los beneficiarios de la Ley, por su importancia se detalla textualmente:

Artículo 5 Establecidos en la presente Ley, gozarán de los beneficios establecidos en la misma, cuando se dediquen a la prestación de servicios internacionales, específicamente a los siguientes:

- b) Operaciones internacionales de logística: Entendiéndose aquellos servicios complementarios a las operaciones de distribución internacional, prestados por un usuario directo autorizado para operar dentro de un parque de servicios, a terceros o usuarios indirectos, con el propósito de hacer más efectivos los procesos de la distribución física de las mismas, a través de servicios de logística integral, desde el origen de las mercancías hasta el destino final, como son: la planificación, control y manejo de inventarios, selección, empaque, embalaje, fraccionamiento, clasificación, envasado, etiquetado, rotulados, facturación, inspección de carga y otras actividades que no transformen sustancialmente la naturaleza de las mercancías.(p. 3).

4.5.2.8 Beneficios que aporta La Ley de Internacionales a la economía.

La Ley de Servicios Internacionales (2007), en el artículo 10 establece los beneficiarios de la Ley, por su importancia se detalla textualmente:

Art. 10.- Gozarán de los beneficios e incentivos fiscales señalados en la presente Ley, las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, titulares de empresas, que:

- a) Desarrollen parques de servicios o desarrollistas.
- b) Administren parques de servicios o administradores.
- c) Se establezcan y operen en parques de servicios o usuarios directos.
- d) se establezcan y operen en centros de servicios (p. 8)

La figura de ZAL presenta grandes beneficio para los inversionistas, los beneficios se detallan en los artículos 21 y 25 de la Ley de Servicios Internacionales, los beneficios con mayor relevancia son los siguientes:

- Beneficios Previstos para los Utilizadores

Exención de Derechos Arancelarios por Importación de la maquinaria, equipo, herramientas, repuestos y accesorios, que sean esenciales para la prestación de los servicios contemplados en la LSI; exención del Impuesto sobre la Renta por los ingresos provenientes de servicios incentivados (tanto a la persona jurídica titular como a los socios, solo personas naturales no jurídicas, individualmente considerados, respecto a las utilidades o dividendos provenientes de la actividad calificada en la LSI); exención de los Impuestos Municipales sobre el activo de la empresa, por el periodo que realicen sus operaciones en el país, desde el inicio de sus operaciones.

- Beneficios Previstos para los Desarrolladores

Estarán exentos del Impuesto sobre la Renta; de los Impuestos Municipales sobre el activo de la empresa desde el inicio del ejercicio de sus operaciones, por un período de 10 años; del Impuesto sobre Transferencia de Bienes Raíces (por la adquisición de bienes raíces a ser utilizados para el establecimiento de los Parques de Servicios).

- Beneficios Previstos para los Administradores

Exención del Impuesto sobre la Renta por un plazo de 15 años desde que inicie sus operaciones y exención de los Impuestos Municipales sobre el activo de la empresa, por un plazo de 10 años.

4.5.2.9 Operaciones de distribución y logística internacional en la Ley de Servicios Internacionales.

La Ley de Servicios de Logística (2007) en su sección segunda enfocada en las operaciones de distribución y logística internacional, establece las condiciones del Tránsito de las mercancías desde el artículo 27 al 45, por su importancia se detallan textualmente los artículos de mayor importancia:

Art. 27.- Las empresas que se dediquen a la prestación de servicios de distribución u operaciones logísticas al amparo de la presente Ley, podrán realizar el tránsito de mercancías consolidadas o no, en contenedores completos o parciales sin restricción, a las instalaciones del parque de servicios, conforme a las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, así como lo establecido en la legislación aduanera que regula la materia.

Art. 28.- La remisión o tránsito aduanero de las mercancías desde las Aduanas periféricas a los parques de servicios, será autorizada al distribuidor internacional u operador logístico, bajo el cumplimiento de las siguientes disposiciones:

a) Estar debidamente registrado en el sistema informático de la Dirección General de Aduanas.

b) Presentar el manifiesto de carga master, emitido por el transportista principal, así como la declaración de tránsito internacional, DTI, cuando según la normativa aduanera corresponda.

c) Cuando sea carga consolidada deberá presentar el manifiesto de consolidación de carga, emitido por el usuario directo. En el caso de los literales b) y c) de este artículo los manifiestos podrán ser remitidos electrónicamente.

Art. 30.- No podrán ser ingresadas a los parques de servicios, aquellos bienes cuyo ingreso al territorio nacional se encuentra prohibido por las leyes salvadoreñas, ni las mercancías siguientes:

a) Explosivos.

b) Sustancias peligrosas, si no tienen los permisos correspondientes.

c) Mercancías radioactivas, si no tienen los permisos correspondientes.

d) Armas y municiones de cualquier clase.

e) Cualquier clase de mercancías peligrosas, según las regulaciones nacionales e internacionales aplicables al transporte de carga, con excepción de las mercancías consignadas a las empresas dedicadas a los servicios de investigación y desarrollo, establecidos en el artículo 5, inciso primero, literal e).

Art. 31.- El ingreso de las mercancías destinadas o consignadas a los beneficiarios de esta Ley en parques de servicios deberá ser autorizada por la respectiva Delegación Aduanera en los mismos, con la presentación de la DTI y el manifiesto de carga master o consolidado, si fuera el caso.) (p. 19-21)

4.5.2.10 Obligaciones y sanciones de las empresas de Servicios logísticos: la Ley de Servicios Internacionales.

La Ley de Servicios Internacionales (2007) establece las obligaciones y sanciones desde el artículo 46 al 55, establece obligaciones para los usuarios directos de parques de servicios y centros de servicios y las divide en Infracciones menos Graves, graves y muy graves. Por su importancia se detallan textualmente los artículos de mayor importancia:

Art. 46. Son obligaciones para los usuarios directos de parques de servicios y centros de servicios, el incumplimiento a lo establecido en este artículo será considerado infracciones menos graves:

a) Comunicar al administrador del parque de servicios y a la dependencia del Ministerio de Economía que determine el Reglamento de esta Ley, o únicamente a esta última en el caso de los centros de servicios, los planes, proyectos y las modificaciones de su empresa y sus operaciones, dentro del plazo de diez días hábiles contados a partir del día de la modificación.

c) Conservar para el caso de lo establecido en el artículo 22 de la presente Ley, las copias de los Manifiestos de Carga Consolidada, de las operaciones en las que intervenga, por un plazo de 5 años.

d) Disponer de los medios que aseguren la efectiva custodia y conservación de las mercancías, de conformidad con las medidas que establezca el Servicio Aduanero.

e) Informar al servicio aduanero sobre la pérdida, destrucción, daño o abandono; así como de las demás irregularidades respecto de las mercancías, en el plazo de ocho días contados a partir del respectivo acontecimiento

Ar. 47 Son obligaciones para los usuarios directos de parques de servicios y centros de servicios, el incumplimiento a lo establecido en este artículo será considerado infracciones graves:

a) Registrar en medios electrónicos y magnéticos o en cualquier otro medio exigido por los Ministerios de Economía y de Hacienda, a través de la Dirección General de Aduanas, de conformidad a la normativa aplicable, toda la información relativa a las operaciones que realice, inventarios y sus movimientos, y cualquier otra información que se considere necesaria para el control fiscal y administrativo respectivo.

b) Informar a los Ministerios de Economía y de Hacienda, a través de la Dirección de Aduanas, con 30 días de anticipación, el cambio de domicilio o cierre de operaciones, señalando en este caso si se trata de un cierre temporal o definitivo y las razones y justificaciones respectivas. .

d) Establecer controles y registros contables de sus operaciones, de conformidad con la Ley.

e) Establecer el inventario físico de las mercancías bajo su custodia y responsabilidad, para el caso de los distribuidores y operadores logísticos, quienes deberán llevar su control en su sistema informático especializado.

f) Contar con los servicios de una firma independiente de auditoria debidamente autorizada por la Dirección General de Impuestos Internos, la que deberá emitir dictámenes semestrales.

Art. 49.- Los administradores de parques de servicios están obligados a permitir la entrada al parque de servicios, de los medios de transporte, previa comprobación de las condiciones y estados de los marchamos y demás medidas de seguridad, cuando no haya presencia aduanera, lo cual no incluirá la ruptura del marchamo; y comunicar oportunamente al Servicio Aduanero de su ingreso, así como cualquier irregularidad encontrada, a fin de que éste realice el proceso de ingreso de las mercancías; asimismo permitir la salida de las *mercancías únicamente con la autorización de la autoridad aduanera, a las horas y días habilitados para tal efecto.*

El incumplimiento de las anteriores obligaciones constituirá infracción grave, y la reincidencia será considerada infracción muy grave.

4.5.2.11 Desarrollo de Zonas de Actividad Logística (ZAL) en El Salvador

El mundo está cambiando y El Salvador busca organizar la economía para ser un puente que propicie la integración de Centroamérica y ser competitivos en infraestructuras portuarias y aeroportuarias y en los sistemas viales y de comunicaciones

El Salvador apuesta a la creación de Zonas de Actividades Logísticas las cuales son complejos de actividades que están destinadas a la logística de la mercancía marítima y brindan una ventaja competitiva a un puerto, mediante los servicios logísticos avanzados que responden a cada una de las necesidades de los clientes que se encuentran dentro de una ZAL. Esta figura busca reducir costos en desplazamiento y tiempo, y vuelve eficiente todo el proceso de transacción, lo que permite a las empresas nacionales y extranjeras abarcar el mercado global desde todos los modos de transporte.

Entre los servicios que ofrece una ZAL se destacan los mencionados en la monografía especializada denominada “Importancia y oportunidades sociales y económicas que podría generar una ZAL en el sector logístico para el desarrollo de El Salvador” (2010). (Universidad Dr. José Matías Delgado, 2010)

Servicios logísticos generales:

- Carga y descarga
- Manipulación y transbordo
- Almacenaje de gránulos líquidos y sólidos
- Almacenaje general
- Almacenaje especializado
- Centros de distribución.

Servicios logísticos de valor agregado

- Consolidación y des consolidación
- Control de calidad
- Empaquetado
- Ensamble
- Inspección de mercancías
- Tareas complementarias

Servicios generales

- Parqueo - básculas
- Patio de contenedores
- Servicios aduaneros
- Hoteles - restaurantes
- Centro comercial y centro de convenciones
- Centro de salud
- Estaciones de servicio
- Bancos
- Zona franca
- Depósitos habilitados

4.5.2.12 Puerto de Acajutla

Acajutla es uno de los dieciséis municipios del departamento de Sonsonate, *“tiene una extensión territorial de 166,59 km² y su población de registrada en el VI Censo de*

Población y Vivienda de 2007 fue de 52,359 habitantes, de cuyo total, el 48 % reside en el área urbana.” (Acajutla.info, 2019)

El Índice de Desarrollo Humano del municipio es de 0.717 que lo define como un municipio de desarrollo humano alto, un poco mayor que el valor promedio del país, considerado de desarrollo humano medio. La escolaridad promedio de sus habitantes es de 4.6 años y la esperanza de vida al nacer es de 70.5 años. Se estima que el Producto Interno Bruto per cápita para el año 2008 fue de \$ US 6,364.07. (Acajutla.info, 2019, sp)

La actividad económica en Acajutla se ha diversificado, la mayor participación la tienen el comercio y los servicios, seguidos por las actividades agropecuarias, industriales y de transformación.

El puerto de Acajutla ha sido el principal puente de desarrollo para el municipio de Acajutla, gracias a las operaciones del puerto marítimo de Acajutla y la zona logística e industrial desarrollada en su entorno cercano. Su ubicación costera, la localización de este importante puerto, y el acceso a infraestructura vial de carreteras nacionales son activos estratégicos destacados en este municipio.

El Puerto de Acajutla está ubicado en el Océano Pacífico, en el Departamento de Sonsonate, por este puerto se da el ingreso y salida de más del “95% de la carga a granel y en contenedores de El Salvador. Los principales productos a granel son: Cereales, combustible, grasas y aceites, fertilizantes, productos de hierro y acero (importación); así como azúcar y melazas.” (Comercio Marítimo Centroamericano, s.p). Recibe importaciones y realiza exportaciones desde y hacia el lejano Oriente, y las costas de Estados Unidos, México y Canadá.

Está ubicado a 86 kilómetros de distancia de San Salvador, a unos 85 minutos del centro de la ciudad. “El puerto de Acajutla tiene 3 muelles, con 7 posiciones de atraque, todos multipropósito, lo que le permite una gran flexibilidad a la hora de atender diferentes

tipos de buques que transportan distintos tipos de carga.” (Comercio Marítimo Centroamericano , S.F, parr. 8)

En los alrededores del puerto se encuentran las mayores plantas almacenadoras, que funcionan como recintos fiscales. Así mismo, el puerto tiene recintos fiscales en su interior que permiten almacenar carga, tanto a granel como en contenedores. Así mismo, el puerto cuenta con unidades de transporte para poder movilizar la carga desde los muelles hasta los puntos de recepción. Por su ubicación es el lugar idóneo para la creación de una ZAL “si se utiliza a su máxima capacidad, esta ZAL podría generar entre 2,400 y 24,000 empleos directos.” (Universidad Dr. José Matías Delgado, 2010)

4.5.2.13 Puerto de La Unión

La Unión es el más grande de los cuatro departamentos que conforman la Zona Oriental de El Salvador, cuenta con 18 municipios y su cabecera departamental es la ciudad de La Unión o San Carlos de La Unión, limita al Noreste con Honduras y el Golfo de Fonseca, al Oeste con los departamentos de Morazán y San Miguel; al Este con Honduras y el Golfo de Fonseca, al Sureste con el Océano Pacífico. Cuenta con el mayor número de playas accesibles y el puerto del mismo nombre es el más importante de Oriente. Destacan las industrias atunera, salinera, y turística.

La ciudad principal es Santa Rosa de Lima. La Unión, además, de sus riquezas culturales cuenta con la facilidad de efectuar sus transacciones comerciales por tierra y mar. Por tierra lo hace a través de la Aduana El Amatillo, que limita con Honduras, y por mar a través del Puerto de Cutuco. Posee uno de los sistemas portuarios más modernos de Centro América y es el único puerto en la costa pacífica Mesoamericana con capacidad de atender embarcaciones tipo Panamax y Post Panamax de manera segura y eficiente. Para que el puerto se desarrolle de forma exitosa, el sector gubernamental debe priorizar su política de inversiones públicas con la creación de un sistema de ciudades el cual funcionará como una red económica vinculada con el desarrollo progresivo de la

actividad logística y de servicios y la construcción de nueva conectividad vial, debido a que el puerto se convertirá en un nodo de intercambio modal de transporte marítimo y terrestre. También es importante la mejora de la carretera que conectará el puerto de La Unión con puerto Cortés en Honduras.

El Licenciado Berti citado en Monografía Especializada denominada “Importancia y oportunidades sociales y económicas que podría generar una ZAL en el sector logístico para el desarrollo de El Salvador” expresó que en dicho puerto se tiene proyectado construir tres ZAL:

- La primera es la más pequeña que se dará mediante una asociación de empresas público-privado; esta zona se dedicará al mantenimiento, reparación, pintura y lavado de contenedores.
- La segunda cuenta con 30 hectáreas, la cual será utilizada por una empresa estadounidense encargada de dar servicios a fabricantes de vehículos, no necesitan de construcción simplemente ofrecerá el servicio de parqueo para los vehículos los cuales son repartidos por toda Centroamérica. En este caso los barcos no necesitan de grúas ya que los vehículos salen rodando.
- La tercera ZAL cuenta con 30 hectáreas en la cual se están haciendo las negociaciones para que un operador logístico de clase mundial se instale en dicha zona.” (Universidad Dr. José Matías Delgado, 2010)

4.5.2.14 Beneficios sociales y económicos que generan las Zonas de Actividad Logística (ZAL) a la comunidad.

Dependiendo del tipo de empresas a operar en la ZAL, así influye influirá directamente con la generación de empleos en ella. Es por esto que, a continuación, se toman ejemplos de los diferentes tipos de empresas que pueden dar una luz en cuanto a la mezcla óptima de empresas a incentivar para la creación de fuentes de empleos. Dicha información es tomada de la Monografía Especializada denominada “Importancia y

oportunidades sociales y económicas que podría generar una ZAL en el sector logístico para el desarrollo de El Salvador” por su importancia se detallan textualmente los ejemplos mencionados:

- Empresas intensivas en mano de obra:

Si se toma en cuenta la empresa ARNECOM ubicada en Santa Ana, que es considerada una empresa intensiva en mano de obra y que genera 500 empleos por manzana, se puede deducir que utilizando 73 manzanas de las 120 que componen la ZAL de la Unión da como resultado la generación de 36,500 empleos.

- Empresas de logística:

RANZA empresa referente de logística, situada en Nejapa, genera 50 empleos por manzana. Es decir, que si las 73 manzanas de la ZAL se utilizan para empresas de logística se podría estimar generación de 3,650 empleos.

- Empresas de logística que agregan valor a la carga:

Para hacer una proyección de cuántos empleos genera este sector, se puede basar en la experiencia uruguaya, la cual indica que aproximadamente por cada 9 TEU se genera un empleo. También dicha experiencia demuestra que es posible agregar valor hasta un 10% de la carga en contenedores. Por lo tanto, si se espera manejar en la fase uno del proyecto 550,000 TEU se podría agregar valor a unos 50,000 TEU, es así como se puede esperar una proyección de 4,500 empleos.

- Empleos generados por otros rubros:

Si bien no se puede asegurar, con certeza, en la etapa de planificación de un proyecto de esta magnitud, cuántos empleos reales se generarían, la Comisión Presidencial para el Desarrollo de El Salvador ha sabido identificar a través de experiencias de ZAL en otros países, los tipos de necesidades y requerimientos de productos y servicios que se

demandan en una ZAL; y por lo tanto, han podido estimar los tipos de empleos posibles a generarse en la zona

- Operación portuaria: se estima que la operación portuaria de La Unión genere 1,500 empleos.
- Otras empresas instaladas en la zona portuaria: actualmente se encuentra CALVO que generará 750 empleos directos. Se espera que la construcción de Cutuco Energy genere 800 empleos y se contempla que la construcción dure 3 años. La fase de construcción de AES Fonseca que se espera dure más de 3 años generará 1,500 empleos. Una vez inicien sus operaciones; se espera que Cutuco Energy genere 180 empleos permanentes y AES Fonseca 80 empleos.
- Empleos estimados a generarse por MIPYMES por ejemplo en construcción y servicios de alimentación.
- Empleos estimados a generarse como seguridad, salud y educación.
- Empleos estimados a generarse en turismo ya que CORSATUR ha identificado 17 sitios turísticos en la zona.
- Empleos generados por empresas complementarias a instalarse como telecomunicaciones, servicios financieros y seguros, transporte marítimo y terrestre, servicios profesionales (contabilidad y auditoría).
- Empleos generados por mantenimiento y reparación de embarcaciones y servicio a buques.

4.5.3 Uruguay

4.5.3.1 Peculiaridades de la aplicación de los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay

Las zonas francas en Uruguay son definidas por la ley N° 15.921 publicada el 26 de enero de 1988 como áreas del territorio nacional, de

propiedad pública o privada, cercadas y aisladas eficientemente, determinadas por el Poder Ejecutivo, con el fin de que se desarrollen en ellas toda clase de actividades industriales, comerciales o de servicios con las exenciones tributarias y demás beneficios previstos en la normativa vigente en la materia. Estas pueden ser tanto públicas como privadas y en ambos casos son autorizadas y controladas por la Dirección General de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas. (Bergalli & Lasarga, 2016, párr.5).

Las primeras zonas francas de Uruguay se desarrollaron como polos logísticos, pero con el transcurso de los años surgieron otras que comenzaron a prestar servicios hacia el extranjero. En la actualidad, se desarrolla una amplia diversidad de actividades en estas zonas, y hay un alto potencial de crecimiento. De acuerdo con sus características, las zonas francas se pueden clasificar en cuatro tipos:

- A. Industriales
- B. Comerciales y de logística
- C. Servicios Globales
- D. Mixtas.

Uruguay es una de las jurisdicciones más atractivas de América Latina para establecer una compañía. El país permite que las sociedades locales sean 100 % de propiedad extranjera y que se puedan formar con un solo accionista. Las Zonas Francas representan una excelente opción para las compañías que buscan instalarse o expandir sus negocios en Uruguay, ya que son una parte fundamental de las políticas de desarrollo de negocios del país; además, generan empleo y promueven la inversión.

Entre las empresas que operan bajo el Régimen de Zonas Francas en el Uruguay se encuentran:

- Centros de Servicios Compartidos (CSC)
- Servicios Financieros
- Call Centers
- Tecnología & Software
- Logística y Distribución
- Consultoría
- Biotecnología

Propiamente dentro del RZF del Uruguay, los servicios de logística integral se ven reflejados mediante la modalidad de Centros de Servicios Compartidos (CSC).”Los CSC son entidades pertenecientes a grupos de multinacionales cuya actividad exclusiva es la prestación de distintos servicios integrales, tales como: asesoramiento, procesamiento de datos, administración financiera, logística y almacenamiento, soporte de operaciones de investigación y desarrollo” (Geymona, M., 2018, párr. 1)

Las figuras de los CSC se ven plasmadas por medio de la figura HUB logístico o los Centros de Distribución Regional (CDR), los cuales operan en una zona estratégica que favorece la cadena de abastecimiento y distribución a los países que se encuentran a su alrededor como lo son Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia, Perú, y Chile (INALOG, 2016).

4.5.3.2 Tiempo de establecido de los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay

La ley de Zonas Francas del Uruguay comienza a regir a principios del siglo XX y solamente adquiere modificaciones para ampliar sus beneficios ya existentes y dar a sus usuarios mayores beneficios y amparo legal. Sin embargo, hasta el 17 de diciembre de 1987, fecha en que se aprobó dicha ley; la cual, como se menciona anteriormente, no fue

publicada hasta el 26 de enero de 1988 e identificada como Ley N° 15.921. No obstante, para finales del año 2017, se presentó un proyecto de ley para modificarla mediante el decreto de ley N° 19.566, el cual viene a facilitar los procesos de funcionamiento dentro del régimen establecido. En cuanto a los CSC, surgen a partir del 2004, y generan a Uruguay una apertura en materia de logística y acceso a distintos servicios desde un mismo punto de ubicación.

4.5.3.3 Naturaleza de la actividad que realizan los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay

La actividad de los CSC ha venido creciendo de una forma acelerada. En los últimos años, ha surgido un interés creciente por conocer de forma más precisa los fenómenos económicos que se están desarrollando en ellas. Las zonas francas generan estructuras de incentivos diferentes a las empresas que operan en territorios tradicionales; por lo tanto, la forma de estimar el nivel de actividad de las zonas francas requiere de ciertos ajustes (Vaillant & Lalanne, 2010, pp.5, 7).

Las Zonas Francas en Uruguay cuentan con dos figuras muy importantes para comprender el funcionamiento de este régimen; las cuales se detallan a continuación:

EXPLOTADOR: Puede ser el propio Estado o una entidad privada. En este caso, el explotador puede ser una persona física o jurídica y debe proveer la infraestructura necesaria y suficiente para la instalación y funcionamiento de una zona franca, a cambio de un precio. La autorización es, por tanto, onerosa y puede ser abonada en una única instancia o con pago de canon periódico, al Estado, el *modus operandi* más extendido.

USUARIOS: Son personas físicas o jurídicas que adquieren el derecho a desarrollar sus actividades dentro de la zona franca, pero no pueden desarrollar ningún otro tipo de actividad fuera de ella. Existen 2 categorías de usuarios: los Directos y los Indirectos. El Usuario Directo es aquel que contrata directamente con el Explotador, mientras que el

Usuario Indirecto contrata con el Usuario Directo utilizando o aprovechando las instalaciones de aquél.

Ambas figuras brindan servicios tales como comercialización, depósito, almacenamiento, acondicionamiento, selección, fraccionamiento, armado, desarmado, manipulación o mezcla de bienes o materias primas de origen extranjero o nacional, instalación y operación de equipos de fabricación, servicios financieros, de informática, reparación y mantenimiento, profesionales y otros requeridos para la operación de las actividades.

En Uruguay, el sector engloba diversas actividades que se desarrollan a nivel de puertos, aeropuertos, redes de carreteras, empresas logísticas especializadas, ubicadas estratégicamente o dentro de parques logísticos. Entre los servicios logísticos y administrativos se destacan:

- Servicios logísticos tradicionales: Comprende el transporte y los trasbordos necesarios desde puertos y aeropuertos de la región, la recepción y el control, el almacenamiento y la preparación de pedidos para envío a su destino final.
- Servicios de valor agregado logístico o actividades semi-industriales: Se incorporan instalaciones de packing, reenvasado, mezclado de productos químicos y otros, adaptando la entrega a las necesidades de los clientes finales (“customización”) o requerimientos (normas) de los países de destino.
- Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento: Se coordina las operaciones de los clientes con sus proveedores logísticos. Entre ellas destacan la coordinación de plantas de producción en el exterior, líneas marítimas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas.
- Servicios de consultoría, logística profesional y soporte y desarrollos informáticos: Se exportan sistemas de software para logística, sistemas on-

line para visibilidad, vía web, de los inventarios, y diseño de lay-out de instalaciones para centros de distribución de los clientes en otros países.

- Servicios de Offshoring & Outsourcing: Consiste en la centralización de operaciones y servicios internacionales por parte de empresas internacionales que usan Uruguay como plataforma logística regional y se encuentran avanzando en otros servicios como ser BPO, KPO e ITO.

Estas actividades referidas pueden ser agrupadas en tres clases:

1. Actividades específicas del HUB Logístico (Área dentro de la cual se llevan a cabo todas las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías por diferentes operadores. La gestión puede ser pública o privada y, en ambos casos, cuenta con todos los servicios necesarios para llevar a cabo las actividades logísticas. Algunos países que cuentan con hub logísticos importantes son: Países Bajos, Reino Unido o Panamá.): Uruguay opera como punto de tránsito del comercio internacional de la región.
2. Logística asociada al comercio internacional de bienes (importación y exportación).
3. Logística asociada al comercio nacional (interno).

Su ubicación geoestratégica lo posiciona como el hub logístico, por naturaleza, de la región. Dada la vocación de Uruguay como nodo de acopio y redistribución de carga a escala regional, el avance de las actividades logísticas en el país ha estado marcado, en gran medida, por la aparición y desarrollo de las zonas francas y los parques logísticos en las diferentes áreas del país, en su mayor parte en Montevideo. (Farromeque, R., 2016, p. 8)

El ámbito logístico de Montevideo se consolida como hub regional, con una oferta completa de servicios logísticos alrededor del puerto. El principal activo logístico de

Montevideo es el puerto marítimo, alrededor del cual se ha tejido una compleja actividad de valor añadido a la carga. Uruguay se ha esforzado en promocionar y equiparar otras zonas del país, distintas de Montevideo, con infraestructura y servicios logísticos de calidad.

El ámbito logístico del oeste de Uruguay se concentra en gran medida en la producción de alimentos, cárnicos, lácteos y papel, entre otros productos que forman parte de la oferta exportable del país, principalmente hacia Argentina.

Según el Instituto Nacional de Logística (INALOG, 2016), Uruguay ha avanzado en el desarrollo de una estrategia de captación de tráficos de tránsito y de logística de comercio internacional, con una institucionalidad bien estructurada. Este país está en proceso de consolidarse como una plataforma logística regional de transbordos de carga marítima y fluvial, sirviendo a países como Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay; dicha posición requiere de un refuerzo de sus estrategias portuarias marítimo-fluviales, la competitividad de las cadenas terrestres de comercio internacional y la estructuración de infraestructuras logísticas en Montevideo. Asimismo, el país posee un gran potencial para el desarrollo de servicios de valor añadido.

Uruguay aún está en etapa de consolidarse como un jugador regional en temas logísticos, por lo que su rol en el mercado global está en etapas muy iniciales. La experiencia adquirida, como punto de convergencia y redistribución regional de carga, servirá de base para un mayor posicionamiento de Uruguay en el mundo. La institucionalidad actual, así como su política de Estado sectorial permite sentar las bases para aspirar planificadamente a este nivel logístico.

Entre los beneficios que brinda la modalidad de CSC a Uruguay, se puede mencionar la optimización de inventarios, ya que se realiza una gestión centralizada de inventarios con reducción de volúmenes en cada país; igualmente, esta modalidad implica una reducción de costos y mejoras en cada uno de los servicios que brinda. Para el 2030,

existe ya un plan denominado Uruguay Logístico, con el cual pretende consolidarse este país como Centro de Distribución Global en Sudamérica, de manera que mejore la competitividad de la logística de bienes, servicios y personas; además del incremento de la competitividad portuaria en la región, asegurando la mayor competencia posible en el sector.

4.5.3.4 Ventajas con que cuentan los Centros de Servicios Compartidos bajo el Régimen de Zonas Francas del Uruguay

Como principales ventajas de la Ley de Zonas Francas para los Centros de Servicios Compartidos se pueden destacar:

- La exoneración tributaria.
- La seguridad jurídica
- La libre entrada y salida de bienes y servicios
- La libre circulación de divisas
- Los costos competitivos internacionalmente de las telecomunicaciones y otros servicios, etc.

Las empresas se hallan exentas de todo tributo nacional creado o por crearse, aún aquella tributación que requiera exoneraciones especiales para su implementación. Entre ellos:

- Impuesto a la Renta de las Actividades Económicas (I.R.A.E.).
- Impuesto al Patrimonio (I.P.).
- Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.).
- Impuesto Específico Interno (I.M.E.S.I.).
- Impuesto al Control de las Sociedades Anónimas (I.C.O.S.A.).

“Las mercancías son introducidas a la zona franca sin ningún tipo de tributo o instrumento equivalente sobre la importación, según un proyecto emitido por Ministerio

de Economía y Finanzas, con apoyo del Ministerio de Industria, Energía y Minería” (MEF, 2015, p. 4).

Sin embargo, cuando la operativa implica mercaderías cuyo origen y destino es un país miembro del Mercosur, al pasar por una zona franca se encontrará sujeta al Arancel Externo Común (A.E.C.), cuando ingrese al país destino, como si se tratase de un bien extra-zona.

4.5.3.5 Beneficios que aportan los Centros de Servicios Compartidos a la economía del país

La promoción y desarrollo de los CSC es de interés nacional para Uruguay y se consolida como eje transversal en el fomento de inversiones, exportaciones, transferencia de tecnología y creación de empleo calificado. Dentro de las zonas francas se puede desarrollar actividades logísticas, industriales y de servicios. Estas actividades se desarrollan tanto dentro de la zona franca como desde ella a terceros países. Ciertos servicios pueden ser, incluso, provistos hacia el territorio nacional fuera de la zona franca. “El régimen de Zonas Francas en el Uruguay ofrece inmensos beneficios fiscales y a su vez otorga a los empresarios un camino eficiente para instalar y administrar sus emprendimientos, evitando largas esperas, elevados costos iniciales y procedimientos burocráticos innecesarios” (Dirección General de Comercio - Ministerio de Economía y Finanzas, 2019, párr. 3).

La actividad económica en los CSC autorizados en Uruguay, en 2014, dio empleo directo a 13.000 personas y representó 1,7 por ciento del producto interno bruto (PIB) del país en ese año, según un nuevo estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el cual destaca que estas áreas han contribuido, además, a diversificar las exportaciones uruguayas de bienes y servicios. Finalmente, se menciona

que los CSC uruguayos han contribuido a ampliar la oferta exportadora del país, porque en ellas se han instalado grandes empresas que producen bienes industriales a una escala mucho mayor que el resto de la economía local y porque son utilizadas, además, como centros de distribución regional de mercaderías y como plataforma para la exportación de servicios globales (CEPAL. 2014, párr. 4).

4.5.4 Panamá

4.5.4.1 Ventajas con que cuenta el RZF en Panamá.

Dentro de las ventajas que presenta la aplicación del Régimen de Zonas Francas en Panamá se encuentra lo establecido en el artículo 31 de la Ley 32(2011) el cual indica que toda actividad, operación, transacción, trámite y transferencia de bienes muebles e inmuebles, compra de equipo y material de construcción, materias primas, maquinarias, herramientas, accesorios, insumos y todo bien o servicio requerido para sus operaciones, que realicen las empresas establecidas dentro de las zonas francas estarán exoneradas de todo impuesto directo e indirecto, contribuciones, tasas, derechos y gravámenes nacionales, también estarán exoneradas sobre el impuesto de licencia de operación.

El régimen de zonas francas, en todos los países que lo han puesto en funcionamiento, está ligado a una serie de beneficios con el objetivo de atraer inversión extranjera directa; Panamá no es la excepción, ya que, de igual forma que en otros países. Se creó el régimen con beneficios que van desde el aspecto fiscal hasta beneficios migratorios.

Seguidamente se detallan los beneficios que tienen las zonas francas en Panamá detallados en la página electrónica gubernamental del Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá en su segmento dedicado a la Dirección General de Zonas

Francas específicamente en el apartado de incentivos.

Estas empresas gozaran de incentivos como:

- La exoneración de impuestos y derechos de importación sobre materias primas, productos semi-elaborados, compra e importación de equipo y materiales de construcción, maquinarias, repuestos, herramientas, accesorios, insumos, materiales de empaque y todo bien o servicio requerido para sus operaciones.
- Los promotores de zonas francas están exonerados del impuesto sobre la renta en el arrendamiento y subarrendamiento.
- Las Empresas de Servicios, Empresas de Servicios Logísticos, Empresas de Alta Tecnología, Centros de Investigación Científica, Centros de Educación Superior, Empresas de Servicios Generales, Centros Especializados para la Prestación de Servicios de Salud y Empresas de Servicios Ambientales, estarán ciento por ciento (100%) exentas del Impuesto sobre la Renta por sus operaciones exteriores y por sus operaciones entre sí.

Régimen migratorio especial, los cuales consisten en:

- Permiso de Residente Permanente en calidad de inversionista.
- Permiso de Residente Temporal en calidad de personal de confianza: ejecutivos, expertos y técnicos, válido por el término del contrato.
- Visa de corta estancia en Calidad de Comerciante e Inversionista, por leyes especiales, válida por nueve meses, para efectuar transacciones o negocios en zonas procesadoras para la exportación Permisos temporales por políticas especiales: docente, estudiante o investigador de un Centro de Educación Superior en una Zona Franca; investigador de un Centro de Investigación Científica.

Los permisos serían extensivos, en igualdad de condiciones, al cónyuge e hijos menores y mayores dependientes del solicitante principal.

Disposiciones laborales especiales, las cuales otorgan ciertas flexibilidades a las empresas establecidas que las vigentes en el resto del territorio nacional:

- Se permite la rotación de trabajadores
- El período de vacaciones podrá ser acordado entre las partes
- La jornada extraordinaria será remunerada con un recargo único del 25% sobre el salario
- El trabajo en día de fiesta o duelo nacional se pagará con un recargo del 50% sobre el salario de la jornada ordinaria.

4.5.4.2 Casos de éxito Panamá:

Área Económica Panamá Pacífico

Uno de los casos más importantes de los proyectos desarrollados en Panamá es el del Área Económica Panamá Pacífico. El gobierno de Panamá, con la intención de incentivar y facilitar la inversión extranjera directa en el territorio panameño, ha creado algunas zonas de libre comercio como el Área Económica Especial Panamá-Pacífico. Las zonas de libre comercio, las zonas francas y las áreas económicas especiales, son parte del territorio soberano de Panamá. Sin embargo, dentro de las áreas delimitadas para tales fines se han flexibilizado ciertas normativas legales con el objetivo de incentivar la inversión extranjera directa en el país.

La ley 41 del 20 de julio de 2004 crea el Área Económica Especial de Panamá Pacífico para promover la atracción de inversión extranjera directa a Panamá a través de atractivos incentivos fiscales y operativos exclusivos para las empresas que operan en el área.

La Ley 41 del 20 de julio del 2004, crea un régimen especial para el establecimiento y Operación del Área Económica Especial Panamá-Pacífico, y una entidad autónoma del Estado, denominada Agencia del Área Económica Especial Panamá-Pacífico encargado de la administración del régimen, con personalidad jurídica, patrimonio

propio y autonomía en su régimen interno sujeta a las políticas, orientación e inspección del Órgano Ejecutivo.

La ley 41 en su artículo 1 menciona que tiene como objetivo crear un régimen legal, fiscal, aduanero, laboral, migratorio y de negocios especial para el establecimiento y operación de un Área Económica Especial en el distrito de Arraiján, provincia de Panamá, denominada Área Económica Especial Panamá Pacífico, dirigido a incentivar y asegurar el flujo y movimiento libre de bienes, servicios, y capitales, para así atraer y promover las inversiones, la generación de empleos y hacer a la República de Panamá más competitiva en la economía global.

Esta área ofrece beneficios especiales a empresas que se establezcan dentro del sector, los mismos se encuentran resumidos en la página de BPLogistics Centro de Distribución Regional en su publicación de nombre Ventajas de operar bajo la Ley 41 del área económica especial de Panamá Pacífico:

- Sistema Integrado de Trámites (SIT)
- Regulaciones migratorias y laborales especiales
- Incentivos fiscales (Exoneración parcial o total de impuestos)
- Ley de estabilidad a las inversiones
- Registro Único
- Centro de enseñanza superior
- Facilidades como bancos, farmacias, restaurantes, gimnasios, entre otros.

El área económica Panamá- Pacífico se encuentra en el centro del País y genera ingresos bastante sustanciales que la hacen considerar uno de los proyectos más grandes de Panamá, en el mediano y largo plazo.

La figura de Servicios Logísticos en Panamá se rige bajo lo establecido en la Ley 25 de 1992 de Zonas Procesadoras para la Exportación en y Legislación Orgánica de la Zona Libre de Colon de dichas leyes tiene por objeto regular el establecimiento y funcionamiento de parques y centros de servicio, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen, administren u operen en los mismos.

Incentivos fiscales para usuarios de zonas de extraterritorialidad aduanera en C.A. y Panamá.

Tabla N° 6

Exención a importación sobre maquinaria, herramientas y equipo	100% por tiempo indefinido
Exención a importación de materias primas	100% por tiempo indefinido
Exención a importación de lubricantes, combustibles y otros	100% por tiempo indefinido
Exención del ISR	100% por tiempo indefinido
Exención de impuestos municipales	no se otorga la referida exención

Fuente: Elaboración propia tomando como base los incentivos fiscales de la Ley 2

Zona Libre de Colon

Características Generales de la Provincia de Colón.

- Fundado el 5 de julio de 1855, es una de las diez provincias de Panamá, está conformado por cinco distritos, Se extiende por una superficie de 4.868,4 km² y según el censo poblacional del 2010 posee una población de 241,928 habitantes.
- Limita al Norte con el Mar Caribe, al Sur con las Provincias de Coclé y Panamá, al Este con la comarca de Kuna Yala (antigua comarca de San Blas), y al Oeste con la Provincia de Veraguas.
- Está constituido por cinco distritos los cuales se distribuyen de la siguiente manera:
 - Donoso; 1,817.1km² y 6 corregimientos, (Miguel de la Borda, Coclé del Norte, El Guásimo, Gobeá, Río Indio, San José del General).
 - Portobelo; 394.2km² y 5 corregimientos, (Portobelo, Cacique, Garrote, Isla Grande, María Chiquita).
 - Santa Isabel con 728.8km² y 8 corregimientos, (Palenque, Cuango, Miramar, Nombre de Dios, Palmira, Playa Chiquita, Santa Isabel, Viento Frío).
 - Colón con un territorio de 1,504.8 km² y 14 corregimientos, (Barrio Norte, Barrio Sur, Buena Vista, Cativá, Ciricito, Sabanitas, Salamanca, Limón, Nueva Providencia, Puerto Pílon, Cristóbal, Escobal, San Juan, Santa Rosa).
 - Chagres; 445.6km² y 7 corregimientos, (Nuevo Chagres, Achiote, El Guabo, La Encantada, Palmas Bellas, Piña, Salud).

Desarrollo económico de la provincia de Colón.

Destacada a nivel mundial y a nivel de Panamá, por su gran productividad económica gracias a la zona libre, y los grandes puertos como lo es el de Manzanillo, es la provincia de Colón, situada en un punto estratégico en la entrada al canal de Panamá por el Atlántico.

Su posición geográfica ha sido un factor determinante en la historia y ha jugado un papel importante en la economía y en la historia de Panamá, utilizado en la época colonial como un punto estratégico de tránsito de tesoros extraídos por las colonias y enviados hasta España. También marcado por la construcción del ferrocarril interoceánico y el Canal.

Colón es una provincia que disfruta de una histórica y abundante riqueza, tesoros naturales y culturales, que le hacen ser valorado como atractivo y potencial para el turismo.

El comercio de mercancías es la principal actividad económica de esta región y éste se concentra en la ciudad de Colón, uno de los pilares esenciales de la economía nacional, basados en el enfoque de tráfico de mercancías por medio del canal así como importación y exportación de las mercancías producidas por las empresas de esta zona.

La industria y el comercio se mantienen en constante aumento inyectando mucho dinamismo en la provincia, esto como resultado de la política administrativa que ha implementado Panamá en esta razón brindando una serie de incentivos a las empresas que deseen instalar sus operaciones en esta región.

Historia Zona Libre de Colón

La Zona Libre de Colón, ubicada en la entrada al Canal de Panamá por el Atlántico, opera bajo el régimen de zona franca, se puso en funcionamiento en el año 1.948 y

gracias a estos casi 70 años de bagaje al servicio del comercio nacional e internacional ha conseguido atraer inversiones de todo el mundo e introducirse en mercados no tradicionales estableciéndose, en la actualidad, más de 2.500 empresas que generan unos 27.000 empleos de forma permanentes, según datos del propio ente mediante la Ley número 7 de 4 de abril de 2016 que se modifica y adiciona artículos, con la finalidad de que sirva como instrumento para atraer la inversión comercial y de infraestructura para fortalecer la actividad económica, generar empleos e incentivar la afluencia comercial en la Ciudad de Colón, Provincia de Colón.

El Sistema Especial de Puerto Libre para la Ciudad de Colón en la Provincia de Colón se implementó el día 30 de junio de 2017, con la creación de una plataforma web completamente amigable para el comerciante, con la finalidad de realizar ventas de mercancías que se encuentren amparadas al sistema especial fiscal y aduanero “Puerto Libre” para la Ciudad de Colón.

Recientemente en el año 2017 se han registrado en el Sistema Especial de Puerto Libre en la Ciudad de Colón, más de 30 inversionistas entre comerciantes y de infraestructura.

Entre los beneficios otorgados a los inversionistas de infraestructura, se encuentran la exoneración de los impuestos de importación en productos y mercancías, y además se está proponiendo la incorporación de la exoneración del Impuesto de Transferencia de Bienes Muebles y Servicios (ITBMS) para los panameños.

La Secretaría del Sistema Especial de Colón Puerto Libre como ente administrador del proyecto “puerto libre” busca convertir las calles de la Ciudad de Colón y la zona de Colón 2000, en un centro de encuentro comercial, turístico y cultural, con incentivos y beneficios fiscales, permitiendo tanto la reactivación económica de la zona, así como la remodelación de los edificios del Casco Antiguo de la Ciudad de Colón.

Marco Normativo Zona Libre de Colón

Ley 18

La Ley del 17 de junio de 1948 crea la Zona Libre de Colón como institución autónoma. La legislación de la Zona Franca de Colón promueve inversiones nacionales y extranjeras, en actividades comerciales e industriales. Cercana al área portuaria de la entrada atlántica del Canal de Panamá, la Zona Franca de Colón está situada en un área estratégica para las importaciones y las exportaciones de América Central, América del Sur, así como de otros países, todas las mercancías que entran a esta zona, están libres de cualquier impuesto de aduana.

Estos son entre otros los beneficios fiscales de la Zona Franca de Colón establecidos en la Ley 18:

1. Un programa fiscal de preferencia se aplica a las ganancias menores del 8% de los \$100,000 iniciales de ingresos y 8% del subsecuente ingreso.
2. Las importaciones y re-exportaciones de mercancía son libres de impuestos.
3. La repatriación de capitales o dividendos generados en el exterior no son considerados ganancias para cuestiones fiscales.
4. Las compañías establecidas en la Zona Franca de Colón que se dediquen a actividades exclusivamente de exportación están exentas de impuestos siempre y cuando generen una cierta cantidad de empleos directos.

Ley 54 del 22 de julio del 1998

La Ley 54 del 22 de julio del 1998 es nombrada Ley de Estabilidad de Inversión. La cual protege la Inversión extranjera en Panamá, en la cual dicta medidas para

estabilidad Jurídica de las Inversiones.

Se dictan medidas para la estabilidad jurídica de las inversiones. Responde al proceso de modernización de nuestro sistema económico, así como la incorporación de Panamá a la globalización y a la apertura de mercado en cuyo contexto se hace necesario contar con un estatuto de seguridad jurídica que estimule las inversiones, brindándoles un ambiente confiable y seguro.

Ley 25

La LEY 25 DE 1992 es la ley por la cual se simplifica e integra un sistema especial que establece la creación de las zonas de procesamiento para exportaciones. Otorga incentivos fiscales, laborales, y migratorios. Estas se definen como Zonas Francas y de Libre Empresa, específicamente delimitadas. Dentro de las cuales se desarrollan todas las infraestructuras, instalaciones, edificios, sistemas y servicios de soporte, así como la organización operativa y la gestión administrativa que sea necesaria, bajo criterios de máxima eficiencia, para que se establezcan dentro de las mismas, empresas de todas partes del mundo cuyas actividades sean la producción de bienes y servicios para la exportación. El objetivo inmediato es el de promover condiciones óptimas de eficiencia operativa y de ventajas comparativas para garantizar a las empresas exportadoras niveles elevados de competitividad en los mercados internacionales.

Ley 8

La Ley 8 de 4 de abril de 2016 que organiza la Zona Libre de Colón y dicta otras disposiciones: Se estableció que la ZLC está obligada a cumplir y hacer cumplir las medidas para la prevención del delito de blanqueo de capitales, financiamiento de terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva.

Se crea la Ventanilla Única de Trámites dentro de la Zona Libre de Colón para la gestión de permisos y tramites que se establezcan, de manera expedita y eficiente.

4.5.4.3 Beneficios y requerimientos para el establecimiento

De acuerdo a lo indicado por la revista digital Georgia Tech Panama Logistics Innovation & Research Center, en su publicación del 2019 de nombre Zona Libre de Colón, establece los siguientes beneficios:

Esta ofrece ventajas fiscales, migratorias, laborales y corporativas a compañías que se establezcan en esta área comercial que se detallan a continuación:

- Exención de impuestos sobre las importaciones, reexportaciones y manufactura de bienes.
- Exención de impuestos sobre los ingresos de reexportación.
- Exención de impuestos sobre la facturación.
- Exención de impuestos sobre otros impuestos nacionales y provinciales.
- El uso del dólar de los Estados Unidos como moneda de curso legal.
- Bajos costos en el alquiler de tierras, edificios u otros espacios.
- Se permite el establecimiento de empresas con Licencia de Sedes de Empresas Multinacionales (SEM) o aquellas autorizadas para operar bajo el régimen especial de Ciudad del Saber o de Call Centers para uso comercial.
- Se permite el establecimiento de Centros de Educación Superior y Centros de Investigación Científica.
- Operaciones comerciales automatizadas.
- Facilidades migratorias a ejecutivos extranjeros.
- Sistema de seguridad digitalizada.

- Una red financiera de un gran número de bancos nacionales e internacionales.
- Oficina de Propiedad Intelectual y de Blanqueo de Capitales.
- Venta internacional a través de comercio electrónico.
- Institución certificada bajo la norma ISO 9001 : 2008

Ventajas de la Zona Libre de Colón.

En el sitio web de la zona libre de Colon encontramos una serie de ventajas que se destacan de la siguiente manera:

- Posición geográfica privilegiada.
- Esta libre del pago de todo impuesto, contribución, tasa, gravamen o derecho nacional, provincial o de cualquier otro orden.
- Dólar como moneda circulante. Un sólido centro Bancario contamos con un aproximado de 90 bancos (nacionales e internacionales).
- Ventanilla única de trámites para facilitar de manera expedita, ágil y eficiente los trámites y permisos que se establezcan.
- Ubicada a pocos pasos del Canal de Panamá.
- Flota Mercante más grande del mundo.
- Cinco puertos de contenedores.
- Cuenta con 2,649 Empresas establecidas.
- Un sistema digitalizado de vigilancia dentro y en los alrededores.
- Empresas multinacionales de carga brindan servicio en menos de 24 horas.
- Oficina de Propiedad Intelectual y de Blanqueo de Capitales.

Beneficios de la Zona Libre a la provincia de Colon.

A continuación se detallan los principales beneficios de la Zona Libre a la provincia de Colon:

- Tomando en consideración cifras del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), indican que la economía representó 11.4% del total nacional entre 2007 y 2014 siendo así la segunda provincia de mayor aporte económico después de Panamá (67.6%).
- Entre las principales actividades que se realizan en la región de Colon se presenta el comercio 52.2% y el transporte 22.6%, asociados a las actividades de la Zona Libre de Colón y el movimiento de contenedores lo anterior según los datos estadísticos del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
- Cuenta con los puertos de Manzanillo International Terminal, Cristóbal y Colón Container Terminal.
- Con respecto al aporte al Producto Interno Bruto La Zona Libre de Colón, representa el 8.5% del Producto Interno Bruto (PIB) total corriente y el 41.6% del de la actividad comercial al por mayor y menor. Sin embargo, debido a la recesión por factores internos y externos, que sufre el comercio su aporte se redujo al 4.3% esto según datos del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).
- La Zona Libre de Colón es una de las principales fuentes de empleo de la región representando el 30% de los ocupados de la provincia con más de 30 mil empleos.
- Para el año 2015, la provincia de Colón contó con 106 mil personas empleadas lo que representa el 6.2% de la población ocupada a nivel nacional.

Comparación de las legislaciones de los Países Líderes

Cuadro comparativo de las legislaciones de los Países Líderes

Tabla N ° 9

Política del Régimen de Zona Franca	Beneficios e Incentivos
<p>1) Panamá</p> <p>La ley 41 del 20 de julio de 2004 crea el Área Económica Especial de Panamá Pacífico para promover la atracción de inversión extranjera directa a Panamá a través de atractivos incentivos fiscales y operativos exclusivos para las empresas que operan en el área.</p>	<p>1.1 La exoneración de impuestos y derechos de importación sobre materias primas, productos semi-elaborados, compra e importación de equipo y materiales de construcción, maquinarias, repuestos, herramientas, accesorios, insumos, materiales de empaque y todo bien o servicio.</p> <p>1.2 Los promotores de zonas francas están exonerados del impuesto sobre la renta en el arrendamiento y subarrendamiento.</p> <p>1.3 Empresas que en sus operaciones impliquen el desarrollo del sector servicios, principalmente enfocado al área logística y comercial, lo anterior con el interés de mejorar el sistema de transporte y almacenamiento de la mercancía.</p> <p>1.4 Se busca incentivar el desarrollo de los servicios tecnológicos, así como el área de telecomunicaciones.</p>

<p>2) Ecuador</p> <p>El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Registro Oficial N°351 del 29 de Diciembre de 2010 y recientemente reformado a fines de 2014 (Ley Orgánica de Incentivos a la Producción e Incentivos al Fraude Fiscal N° 407). Constituye el marco legal que regula actualmente la inversión extranjera en el Ecuador. El COPCI concibe a la IED en línea con el mandato constitucional.</p>	<p>2.1 Se establecen incentivos fiscales como mecanismos de inversión, los cuales se detallan: Reducción adicional de 5 puntos porcentuales del Impuesto a la Renta a los administradores y operadores de las ZEDES, con el carácter de permanente.</p> <p>2.2 Si la inversión nueva se radica en sectores prioritarios aplica una tarifa de 0% por 5 años; - Las importaciones de bienes tendrán tarifa 0% de IVA.</p> <p>2.3 Los bienes extranjeros gozarán de la suspensión del pago de aranceles mientras permanezcan en dicho territorio.</p> <p>2.4 inclusión de proveedores nacionales en los clústeres que se desarrollarán en las ZEDE, con el fin de generar encadenamientos productivos y economías de escala.</p>

<p>3) Uruguay</p> <p>La ley de Zonas Francas del Uruguay comienza a regir a comienzos del siglo XX y solamente adquiere modificaciones para ampliar sus beneficios ya existentes y dar a sus usuarios mayores beneficios y amparo legal. Sin embargo, hasta el 17 de diciembre de 1987, fecha en que se aprobó dicha ley; la cual, como se menciona anteriormente, no fue publicada hasta el 26 de enero de 1988 e identificada como Ley N° 15.921. No obstante, para finales del año 2017, se presentó un proyecto de ley para modificarla mediante el decreto de ley Ley N° 19.566, el cual viene a facilitar los procesos de funcionamiento dentro del régimen establecido. En cuanto a los CSC, surgen a partir del 2004, generándole a Uruguay una apertura en materia de logística y acceso a distintos servicios desde un mismo punto de ubicación</p>	<p>3.1 Las principales ventajas de la Ley de Zonas Francas para los Centros de Servicios Compartidos se pueden destacar: La exoneración tributaria, la seguridad jurídica, la libre entrada y salida de bienes y servicios, la libre circulación de divisas, los costos competitivos internacionalmente de las telecomunicaciones y otros servicios, etc.</p> <p>3.2 Entre los beneficios que brinda la modalidad de CSC a Uruguay se pueden mencionar tales como optimización de inventarios, ya que se realiza una gestión centralizada de inventarios con reducción de volúmenes en cada país; igualmente brinda una reducción de costos y mejoras en cada uno de los servicios que brindan. Para el 2030 se tiene un plan denominado Uruguay Logístico, con el cual se pretende consolidar a este país como Centro de Distribución Global en Sudamérica y así mejorar de la competitividad de la logística de bienes, servicios y personas; además del incremento de la competitividad portuaria en la región, asegurando la</p>
--	--

	<p>mayor competencia posible en el sector.</p>
<p>4) Salvador</p> <p>La figura de Servicios Logísticos en El Salvador se rige bajo lo establecido en el decreto legislativo N°: 431 (2007), se emite el 11 de Octubre del 2007 y se publica el 25 de Octubre del 2017 denominada Ley De Servicios Internacionales denominado Ley De Servicios Internacionales su reglamento denominado Reglamento De La Ley De Servicios Internacionales establecido mediante decreto ejecutivo N°: 131 emitido el 4 de Diciembre del 2008 y publicado 12 de Diciembre del 2008, dichas leyes tiene por objeto regular el establecimiento y funcionamiento de parques y centros de servicio, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen, administren u operen en los mismos.</p>	<p>4.1 Exención del Impuesto sobre la Renta por un plazo de 15 años desde que inicie sus operaciones y exención de los Impuestos Municipales sobre el activo de la empresa, por un plazo de 10 años.</p> <p>4.2 Exención de Derechos Arancelarios por Importación de la maquinaria, equipo, herramientas, repuestos y accesorios, que sean esenciales para la prestación de los servicios contemplados en la LSI; exención del Impuesto sobre la Renta por los ingresos provenientes de servicios incentivados.</p> <p>4.3 Esta figura busca reducir costos en desplazamiento, tiempo y vuelve eficiente todo el proceso de transacción permitiendo a las empresas nacionales y extranjeras abarcar el mercado global contemplando todos los modos de transporte.</p>

<p>5) Costa Rica</p> <p>Reglamento a la Ley de Régimen de Zonas Francas, Decreto Ejecutivo N° 34739- COMEX-H del 29 de agosto de 2008, publicado en el Alcance N° 35 al Diario Oficial La Gaceta N° 181 del 19 de setiembre de 2008.</p>	<p>5.1 Liberación total de aranceles aduaneros y otros tributos internos a las mercancías redistribuidas hacia otros países, liberación de aranceles aduaneros y otros tributos sobre las mercancías destinadas al mercado local (mientras permanecen en la SEL) y adicionalmente, a la posibilidad de ingresar y consolidar mercancías nacionales para redistribución y exportación junto con mercancías extranjeras; y por último, menciona la exención del pago de impuestos sobre la renta (ISR) y sobre las utilidades por la prestación de servicios logísticos. Para el caso de las empresas dentro de la GAMA, la exención representa un 100% los primeros 8 años, y 50% los siguientes 4 años. Las empresas fuera de la GAMA, la exención representa un 100% los primeros 12 años y 50% los siguientes 6 años.</p> <p>5.2 se visualiza como una opción de competitividad para el país.</p>
---	---

Fuente: Elaboración propia tomando datos de los diferentes análisis de cada país.

CAPITULO 5
RETOS Y OPORTUNIDADES QUE PUEDE GENERAR LA
INSTALACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA
INTEGRAL EN EL RÉGIMEN DE ZONA FRANCA EN LA
PROVINCIA DE LIMÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO
(INVERSIÓN, DESARROLLO Y EMPLEO.

5.1 La Provincia de Limón: Retos y Oportunidades para su Desarrollo.

5.1.1 La provincia de Limón como eje de atracción de inversión.

En el tema de zona franca, en 2010, Costa Rica incorporó incentivos adicionales dentro del Régimen de Zona Franca, para impulsar la inversión fuera de la Gran Área Metropolitana (GAM).

Como se ha mencionado en reiteradas ocasiones durante el desarrollo de la investigación, el Régimen de Zona Franca consiste en una serie de incentivos y beneficios otorgados por el Gobierno de Costa Rica a empresas que busquen realizar nuevas inversiones en el país y proveer incentivos fiscales aún mejores, en el caso de compañías que busquen establecerse fuera de la GAM; como lo es el caso de la región del Caribe. Entre estos incentivos y beneficios se encuentra la exoneración del impuesto sobre la renta, para lo cual es necesario que dichas empresas cumplan con las exigencias de una inversión que exceda los \$10 millones y que cuenten con más de 100 empleados. El impuesto se suprimirá con una exención del 100% sobre el impuesto de la renta, por un período de 12 años. Otra opción ofrece un periodo de 6 años a un 50% del valor del impuesto.

Por otro lado, con referencia propiamente a la provincia de Limón, sucede que esta región cuenta con el puerto más importante del país y moviliza cerca del 80% de todas las operaciones de carga (importaciones y exportaciones); según datos suministrados por la Aduana de Limón.

Un tema importante de resaltar es la existencia de una Zona Económica Especial, como iniciativa integral de trabajo para la generación de empleo de calidad, liderada por distintas instituciones tanto del sector privado como del gobierno central y local.

Según un estudio realizado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica (TEC, 2017), determina que la Zona Económica Especial Caribe (ZEEC), es una alianza entre el sector público y privado, cuya finalidad es dinamizar la economía a través de actividades productivas con alto potencial de generación de empleo de calidad en el mediano y largo plazo.

La estrategia de ZEEC busca generar las condiciones necesarias para atraer inversión extranjera, fortalecer el clima de inversión, impulsar al empresariado regional, generar empleos de calidad a un mediano y largo plazo, y con esto mejorar la calidad de vida de la población limonense.

La ZEEC cuenta con el apoyo de instituciones tales como el Despacho de la Vicepresidencia de la República, JAPDEVA, COMEX, PROCOMER, CINDE, MAG, ICT, TEC, INA, EARTH, y la Cámara de Comercio y Turismo de Limón, además del apoyo de las distintas municipalidades de la provincia de Limón: la municipalidad de Siquirres, municipalidad de Talamanca, municipalidad de Pococí; así mismo, asimismo, la ZEEC cuenta con el apoyo de empresas del sector privado interesadas en que se desarrolle este proyecto.

5.1.1.1 Infraestructura

Esta misma fuente (TEC, 2017) abunda sobre temas de infraestructura y destaca que las empresas de transporte y logística dependen de la infraestructura de transporte para mejorar su efectividad operativa. Es por ello que Limón busca impulsar y complementar los flujos logísticos de esa región y, a su vez, aprovechar aún más la proximidad con el Canal de Panamá.

En el Caribe, la terminal de Contenedores de Moín es un contrato de concesión ganado por APM Terminals e incluye una terminal moderna, de clase mundial, diseñada para brindar servicios a los buques tipo Panamax: La nueva generación de

barcos que llevan hasta 13.500 contenedores. Este puerto será uno de los pocos tipos Panamax en el Caribe, e impulsará el volumen de comercio internacional de Costa Rica.

La Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), cuenta con dos grúas tipo Post Panamax, que permiten transferir contenedores entre buques de grandes dimensiones con mayor agilidad o barcos que no podían ser atendidos por su gran calado, disminuyendo significativamente los tiempos de carga y descarga.

Esta nueva terminal se ha catalogado de clase mundial, en términos de servicios, eficiencias y conectividad internacional, lo que propicia el desarrollo de una plataforma altamente productiva en temas de logística y servicios, que son dos factores sumamente importantes para promover la atracción de inversión en la región.

Cabe destacar que este puerto” se ubica en el puesto 12 de 120 puertos que mide el ranking sobre el perfil marítimo y logístico de América Latina y el Caribe “(CEPAL, 2017).

En TEC 2017, se aprecia que la construcción de la Zona Franca “La Francia”, pretende albergar empresas del sector de distribución y logística, así como empresas procesadoras del sector de manufactura liviana, así como empresas del sector agroindustrial. Este es un claro ejemplo de empresas que pueden hacer uso de los servicios que prestan las empresas bajo la modalidad SEL. Estos servicios facilitarían las operaciones logísticas, con lo que se generarían grandes beneficios para la región. La ubicación estratégica de este parque favorece el establecimiento de empresas enfocadas en la distribución y logística para la región centroamericana. De igual manera, empresas interesadas en importar insumos y materia prima a través del puerto y procesarlos en el país, se favorecen al poder ubicarse en un parque industrial localizado tan cerca de la Terminal de Contenedores.

5.1.1.2 Acceso de mercados

En TEC 2017 se menciona que el tiempo de transporte marítimo, puerto a puerto, hacia Norte América puede darse en un plazo tan corto como 7 días, dependiendo del destino específico, dentro de los cuales están Baltimore, Charleston, Jacksonville, Miami, Nueva York, Norfolk, Filadelfia, y Savannah. También se pueden acceder con facilidad a los puertos mexicanos de Altamira, Manzanillo, Progreso y Veracruz.

Los embarques a Suramérica pueden tomar un tiempo tan corto como 4 días puerto a puerto. Desde Limón, se puede tener acceso fácilmente a los puertos de Rio de Janeiro, Rio Grande, Santos, Victoria, Salvador en Brasil, Buenaventura en Colombia, Iquique, San Antonio y Valparaíso en Chile así como Manzanillo en Panamá.

A su vez, Limón ofrece acceso directo a Europa con tiempos de embarque tan cortos como 14 días, según el punto de acceso, a destinos como Bremerhaven en Hamburgo, Alemania; Ámsterdam y Rotterdam en Holanda.

La región cuenta con la cercanía de la materia prima del mercado productivo para dar valor agregado y exportar a distintos lugares, facilitando las operaciones de las empresas que actualmente se encuentran localizadas en esta región.

5.1.1.3 Ventajas competitivas

En TEC 2017, se encuentra que Limón también ofrece servicios de almacenaje como bodegajes con refrigeración, así como servicios de apoyo de calidad a nivel local para el mantenimiento de equipos, incrementando de esta forma las condiciones adecuadas para las industrias de logística y abastecimiento.

A solo unas horas del Canal de Panamá, y con rápido acceso al Caribe así como a los puertos principales de la costa este de Estados Unidos, Limón ofrece una ubicación ideal con las nuevas inversiones realizadas y las que están por realizar en la provincia de Limón. La provincia podrá habilitar una infraestructura de calidad mundial que, entre otros, brindará servicio a los buques cargueros profundos tipo Panamax como

se mencionó anteriormente. La región es sin lugar a dudas un sitio idóneo para operaciones y servicios de logística.

Otra ventaja con la que no solamente cuenta la provincia de Limón, sino también a nivel nacional, es el aprovechamiento de la plataforma comercial de Costa Rica con 15 acuerdos comerciales firmados que proporcionan acceso a 57 comerciales mundiales, incluidos Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea, así como un sistema automatizado y en línea denominado TICA.

5.1.1.4 Educación

Los campus universitarios locales, incluyendo la sede regional de la Universidad de Costa Rica y el Instituto Tecnológico de Costa Rica (TEC), fuente de esta cita (TEC, 2017), están ofreciendo ahora carreras en administración de negocios e ingeniería para fomentar aún más las habilidades del talento local. Entre las carreras que destacan se pueden mencionar administración de negocios, administración pública, informática empresarial, turismo, ingeniería agroindustrial, ingeniería civil, banca y finanzas, entre otras.

Las empresas locales y multinacionales están aprovechando no solo el abastecimiento sino también las capacidades del talento local para ejecutar procesos de producción alimenticia avanzados, que conlleva una cadena logística mucho más completa a la que se ofrecía antes.

Limón también se caracteriza por ser un punto estratégico para la contratación de recurso humano de la zona, el cual está capacitado en distintas áreas o disciplinas lo cual provee un excelente trabajo y cumplimiento de funciones que garantizan a las empresas su correcto desarrollo en las distintas operaciones que lleven a cabo en sus empresas.

Esta provincia cuenta con disponibilidad de mano de obra de aproximadamente 32.031 personas que podrían abastecer a nuevas empresas que quisieran iniciar operaciones en la provincia de Limón, lo cual contribuiría a la disminución de costo, ya que no sería necesario trasladar mano de obra de otras regiones.

5.1.2 La nueva TCM y el crecimiento Económico y Social de la Provincia de Limón:

En el análisis de los efectos y oportunidades de la nueva Terminal de Moin, en la provincia de Limón, Edgar (2016) refiere que el estudio de impacto socio-económico de QBIS, elaborado por Jensen y Westergaard (2015), estima que en los ocho años a partir del inicio de las operaciones de la nueva TCM en el año 2018, la producción nacional podría, de manera potencial, crecer en 2.900 millones de dólares y se crearían 147.000 empleos en todo el país, como resultado de la mayor actividad comercial, por la disminución del costo del flete y la mejora en los tiempos de exportación e importación de mercaderías. (Robles, 2016, p.18).

Por otro lado, el estudio de QBIS estima que en el Cantón Central de Limón, APM Terminal va a generar de manera directa o indirecta, por la actividad propia del muelle, un total de 2.120 empleos a partir de 2018, lo cual subirá a 2.200 empleos en el año 2020 y 2.400 empleos en el año 2025. Además, la nueva producción relacionada con la actividad del muelle está estimada en 210 millones de dólares en el año 2018, 220 millones de dólares en el 2020 y 270 millones de dólares en el 2025. (Robles, 2016, p.18).

En el siguiente cuadro se presenta los impactos a nivel de empleo y producción. Por un lado, se calculan los efectos directos sobre la provincia que son aquellos relacionados con la propia operativa de la nueva TCM y que dependen del inicio de la operación del muelle.

Por otro lado, se calculan los efectos potenciales que dependen de medidas adicionales que eleven la capacidad del país para mejorar el transporte terrestre de mercancías y generar mayor actividad económica. Una parte de estos efectos potenciales ocurrirán de cualquier forma, por la mejora en la eficiencia en la logística del transporte de mercancías relacionadas con el comercio exterior, pero se requieren medidas adicionales para aprovechar todo el potencial.

**Impacto de la TCM sobre el empleo y la producción de la
Provincia de Limón a partir del año 2018.**

Tabla N°10

	2015	2018	2020	2025
	Dato observado			
Tasa de desempleo abierto	10,9%			
Efecto directo acumulado ¹		-1,1%	-1,1%	-1,2%
Efecto potencial acumulado ²		-1,8%	-3,3%	-6,9%
Tasa potencial de desempleo		9,0%	7,5%	4,0%
	2015	2018	2020	2025
	Dato observado			
Producción	2,8%			
Efecto directo anual ³		4,3%	0,1%	0,2%
Efecto potencial anual ⁴		4,9%	0,7%	0,5%
Tasa potencial de crecimiento ⁵		9,4%	5,2%	5,0%

Fuente: Elaboración propia con base en cifras del INEC, del BCCR y el estudio de QBIS

En el análisis de datos de la tabla anterior, el estudio de QBIS, citando a Edgar (2016), calculó:

La nueva TCM generará 2.120 empleados a partir del año 2018, producto de la actividad directa del muelle. De allí en adelante, se calcula que se adicionarán 40 empleos adicionales por año hasta llegar a 2.400 empleos en el año 2025. Para calcular los efectos sobre los ocupados y desempleados, se asumió que la Población Económicamente Activa crece a 2 por ciento anual que es igual al crecimiento mostrado en el periodo 2010-2015 a nivel nacional.

Para los efectos potenciales sobre el empleo, el estudio de QBIS establece que se pueden crear 147.000 empleos a nivel nacional en los próximos 8 años, como resultado de la mayor eficiencia del puerto. Estos empleos se distribuyeron de forma uniforme en los ocho años y se asumió que la Provincia de Limón recibirá una porción de estos empleos igual a la participación de la PEA de la Provincia en relación a la PEA total del país

El estudio de QBIS calcula que la actividad económica nueva (valor agregado) directamente relacionada con la operación de la nueva TCM será de 210 millones de dólares en el año 2018, 215 millones de dólares en el año 2019 y 220 millones de dólares en el año 2020. A partir de allí, este estudio estima que el valor agregado crecerá 10 millones de dólares al año hasta alcanzar 270 millones de dólares en el año 2025. Como no existe una estimación del PIB por región en Costa Rica, se asumió que el PIB de la Provincia de Limón es igual al PIB de Costa Rica multiplicado como una proporción de la población ocupada en la Provincia en relación al total nacional, de acuerdo con las cifras a setiembre del 2015. Además, se tomó como base la proyección del PIB del Banco Central de Costa Rica, según el programa macroeconómico del BCCR (2015), el cual asume que el crecimiento será de 4,2 por ciento en el año 2016 y 4,5 por ciento en el año 2017. A partir del año 2017 se asume que el crecimiento del país y de la región se mantiene en 4,5 por ciento por año.

Según el estudio de QBIS, la Región Atlántica era en diciembre del 2015, citando a Edgar (2016): La tercera del país con la mayor tasa de desempleo, 10,9 por ciento, en comparación con una media nacional de 9,6 por ciento. Con la entrada en operación de la TCM se espera una reducción en la tasa de desempleo de 1,1 por ciento. Esto significa que bajo un escenario sin cambios a lo observado hoy día, el impacto directo de la operación de la TCM va a disminuir la tasa de desempleo de la región a 9,8 por ciento en el 2018. Si se toman en cuenta los efectos potenciales sobre la actividad económica del país, en el año 2018 la tasa de desempleo se reduciría 1,8 por ciento. A partir de ese año, la tasa de desempleo caería de forma acumulada 3,3 por ciento en el 2020 y 6,9 por ciento en el 2025. Tomando como partida la tasa observada en el 2015, esta caída llevaría la tasa de desempleo abierto de la Provincia a cerca de un 4 por ciento en el 2025, una cifra que desde el punto de vista económico, se considera pleno empleo y representa una disminución de la tasa de desempleo superior al 60 por ciento. (Robles, E, 2016, p.20).

De esta forma, cabe indicar que estos cálculos asumen que el resto de las condiciones de la economía se mantienen constantes a lo que se observó en diciembre de 2015 y que, por ejemplo, no ocurren migraciones entre regiones del país, entre otras cosas. En la estimación se supone que la Población Económicamente Activa (PEA) crece en 2 por ciento por año, que es la tasa de crecimiento promedio que ha experimentado la PEA en el periodo 2010-2015, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Censos. (Robles, E, 2016, p.20).

Los efectos potenciales en la creación de empleos de la Provincia de Limón, citando a Edgar (2016), ocurrirían como resultado del aumento en la producción por la actividad propia del nuevo muelle y por los efectos de una mayor actividad económica. De hecho, se estima que la tasa de crecimiento de la economía aumente como mínimo 4,4 por ciento en el año 2018 y potencialmente 4,9 por ciento, cuando se consideran los efectos directos e indirectos de la entrada en operación de la TCM. Con estas cifras se estaría duplicando el crecimiento esperado por el Banco Central para todo el país para el año 2017 que es del 4,5 por ciento, según el último programa

macroeconómico de esta institución. O sea, la región pasaría de crecer 4,5 por ciento a 8,9 por ciento y potencialmente a 9,4 por ciento en el 2018. (Robles, E, 2016, p.20).

A partir del año 2018, citando a Edgar (2016), se espera que la economía limonense se beneficie potencialmente con un aumento permanente de medio punto porcentual en la tasa de crecimiento de la producción, lo cual de acuerdo a las proyecciones del Plan Macroeconómico del Banco Central para el país llevaría el crecimiento de la región por encima del 5 por ciento. (Robles, E, 2016, p.20).

Señala, (Edgar,2016), de conformidad con las estadísticas de la encuesta Continua de Empleo del INEC (2016b), la Provincia de Limón logró reducir la tasa de desempleo de 12,7 a 10,9 por ciento de la población económicamente activa, entre diciembre de 2014 y diciembre de 2015. En términos absolutos, la cantidad de personas desempleadas en la Provincia, en el último año, pasó de 23.545 a 20.283 personas. O sea, las personas desempleadas se redujeron en 3.262. Esto significa, que la construcción de la nueva TCM ha incidido directamente en la reducción del desempleo y explica el 26 por ciento de la reducción del desempleo de toda la Provincia de Limón. Es evidente que el efecto sobre el Cantón Central de Limón es mayor y aún más en el caso de los distritos cercanos a la construcción del nuevo puerto. (Robles, E, 2016, p.22)

De esta forma, para efectuar dicha comparación, según el estudio de QBIS, citando a Edgar (2016), referencia un dato relevante, la cual detalla que a partir de la creación de la nueva terminal de contenedores se calcula que se adicionarán 40 empleos por año hasta llegar a 2.400 empleos en el año 2025. Esto permite un aumento en la tasa de crecimiento, a su vez, favorece la generación de empleo, desarrollo e inversión, por medio de empresas que estén interesadas en ejecutar inversiones en la provincia de Limón bajo la modalidad SEL.

5.1.2.1 Costos operativos de la implementación de una Zona Franca bajo la modalidad de Servicios de Logística Integrada en la provincia de Limón.

A continuación se detallaran los costos operativos de la implementación de una Zona Franca bajo la modalidad de Servicios de Logística Integrada en la provincia de Limón.

Instituto Costarricense de Electricidad.

Capacidad de los nodos de acceso que dan servicio a la zona tipo de conectividad y de servicio que se pueden proveer y ancho de banda:

La Guía de inversión (TEC, 2017), denominada “¿Cómo hacer negocios en Limón?”, detalla que el tipo de conectividad y servicio depende del equipo de acceso en la localidad, la mayoría de conectividad es por cobre, excepto en los sitios donde hay GPON (Guápiles, Home Creek) que es por fibra.

Los servicios que actualmente se ofrecen en la zona son: voz, datos y TV. En cuanto a la conectividad se están proyectando por diferentes tecnologías, entre ellos: DSLAM, IMAP, NAM, centrales telefónicas, Metro Ethernet, MSAN, y GPON.

Los principales servicios de datos que se comercializan en la zona promedian anchos de banda que se encuentran entre los 2 Mbps y los 6 Mbps.

Velocidades promedio de transferencia de datos, redes móviles.

Figura N°9

Velocidad promedio Provincia de Limón*	*Velocidad promedio calculada tomando en cuenta la RB con ubicación geográfica en la Provincia de Limón
Tecnología 3G	875 kbps
Tecnología 4G (LTE)	3.797 Mbps

Fuente: Tecnológico de Costa Rica. Guía de Inversión 2017 pág. 33. (2017)

Métricas de calidad de los servicios.

- Disponibilidad de centrales telefónicas: La disponibilidad de las centrales telefónicas de la Zona Atlántica ha sido de un 100 %
- Complementación de llamadas: A nivel de complementación de llamadas de las centrales telefónicas de la Zona Atlántica ha sido de 74%.

Costos por servicios:

La Guía de inversión (TEC, 2017), detalla que en la actualidad los sistemas transaccionales del ICE no están configurados para generar información de costos totales por Zona Geográfica. Los costos de los servicios están distribuidos entre gran cantidad de elementos, que en su mayoría responden a infraestructura distribuida a nivel nacional.

El Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) rige para los consumos que se originen a partir del 01 de octubre del 2019 y hasta el 31 de diciembre del 2019, los datos que se muestran a continuación son tomados de la página oficial del Grupo ICE, publicado en el Alcance 210 del 27 de setiembre del 2019.

Sistema de distribución:

- Tarifa T-RE Residencial

Precios mensuales:

Primeros 200 kWh a ¢ 82.97 /kWh

Por cada kilovatio adicional ¢ 149.55 /kWh

- Tarifa T-CO Comercio y Servicios

Precios mensuales:

Para consumos menores o iguales que 3 000 kWh Por cada kWh ¢ 124.98

Para consumos mayores de 3 000 kWh Cargo por energía, por cada kWh ¢ 74.79

Cargo por potencia, por cada kW ¢ 12 360.98

- Tarifa T-IN Industrial

Precios mensuales:

Para consumos menores o iguales que 3 000 kWh Por cada kWh ¢ 124.98

Para consumos mayores de 3 000 kWh Cargo por energía, por cada kWh ¢ 74.79

Cargo por potencia, por cada kW ¢ 12 360.98

Acueducto

Costos y tarifas:

Se adjunta el cuadro de las tarifas de alcantarillado sanitario. Es importante indicar que las tarifas que aplica el AYA son la misma a nivel nacional. La tarifa se expresa en colones, a continuación se detallan las tarifas indicadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (2019):

RE-0001-IA-2019

En la resolución RE-0001-IA-2019 del expediente ET-074-2018 y publicada en la Gaceta N° 79, Alcance N° 94 (página 73) el 30 de abril del 2019. El Intendente de Agua fija para el servicio de acueducto que brinda el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA), las siguientes tarifas, las cuales rigen para los consumos generados a partir del 1° de junio de 2019:

Fecha inicio: 01/06/2019
Fecha final: 31/12/2019

Bloque	Domiciliar	Empresarial	Preferencial	Gobierno
00-15	355	1.405	355	1.405
16-25	710	1.705	710	1.705
26-40	785	1.705	710	1.705
41-60	925	1.705	710	1.705
61-80	1.705	1.705	785	1.705
81-100	1.705	1.705	785	1.705
101-120	1.705	1.705	785	1.705
120+	1.790	1.790	785	1.790
Tarifa fija mensual	9.710	33.025	28.485	124.410
Cargo fijo mensual	2.000	2.000	2.000	2.000

Fecha inicio: 01/01/2020
Fecha final: 31/12/2020

Bloque	Domiciliar	Empresarial	Preferencial	Gobierno
00-15	410	1.625	410	1.625
16-25	825	1.970	825	1.970
26-40	905	1.970	825	1.970
41-60	1.075	1.970	825	1.970

61-80	1.970	1.970	905	1.970
81-100	1.970	1.970	905	1.970
101- 120	1.970	1.970	905	1.970
120+	2.070	2.070	905	2.070
Tarifa				
fija	11.245	38.165	33.060	143.715
mensual				
Cargo				
fijo	2.000	2.000	2.000	2.000
mensual				

Fuente: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Costos logísticos

Tabla N°11

From	To	RT/OW	YUMBO	IRR	LA LIMA
LIMÓN	COYOL	RT	\$660	\$520	\$400
LIMÓN	HEREDIA	RT	\$525	\$475	\$400
LIMÓN	SAN JOSÉ	RT	\$525	\$475	\$350
LIMÓN	ALAJUELA	RT	\$525	\$475	\$425
LIMÓN	CARTAGO	RT	\$660	\$650	\$400
LIMÓN	LIMÓN	RT	\$125	\$125	\$200
LIMÓN	DESCONSOLIDACIÓN/LIMÓN	RT	\$220	\$200	\$250
LIMÓN	REVISIÓN ALMACÉN LIMÓN	RT	\$150	\$150	\$185
LIMÓN	SIQUIRRES	RT	\$280	\$345	\$280
LIMÓN	GUAPILES	RT	\$400	\$375	\$300

Fuente: Elaboración propia (2019).

Costos por arrendamiento

Tomando en consideración los valores por arrendamiento consultados en las diferentes páginas de bienes raíces en internet, y alquiler de apartamentos y locales como por ejemplo encuentra24, OLX Costa Rica, mercadolibre, entre otras.

Adicionalmente se consultó a diferentes empresas que se dedican a ofrecer el servicio de transporte y almacenamiento de contenedores en la provincia de Limón, por ejemplo Hernan Lossley Gerente de Operaciones de Transportes YUMBO, comenta que el monto a pagar es \$0.5 por metro cuadrado; Don Juan Carlos Orozco, Gerente Terminal Limón de GASH, indica que el monto a pagar por una bodega de 700 metros cuadrados, aproximadamente, son \$2.800, \$4.00 por metro cuadrado.

5.2 Análisis comparativo entre los países modelos y la provincia de Limón.

Costa Rica está realizando un arduo trabajo en materia logística; ha logrado crear sinergias entre sector privado y público, para convertir al país en un país eficiente y competitivo en operaciones logísticas y funcionamiento de las cadenas de abastecimiento. Sin embargo, esto no implica que el país no pueda imitar casos de éxito y buenas prácticas de países de Latinoamérica, principalmente Panamá, El Salvador, Uruguay y Ecuador.

El Salvador es uno de los países de la región que han logrado establecer jurisprudencia acertada y simplificada, dicho país establece la figura de Servicios Logísticos en El Salvador bajo el decreto legislativo N°: 431 y es denominada Ley De Servicios Internacionales.

En El Salvador actualmente se están desarrollando proyectos importantes en temas logísticos específicamente en el puerto Unión y Acajutla que los que buscan es conseguir que este País se convierta en un centro de distribución logística para los países latinoamericanos. Estos proyectos son bastante ambiciosos por lo que se espera fortalezcan considerablemente el desarrollo de estas regiones.

Cada país seleccionado presenta su legislación con un nombre diferente pero con un mismo fin, regular y facilitar el funcionamiento de los servicios logísticos en cada una de sus economías y así lograr atraer mayor inversión, mejorar la economía de sus países y brindar los beneficios e incentivos para quienes quieran instalarse bajo esta figura.

Mediante los servicios logísticos se busca desarrollar nuevas inversiones en la provincia de Limón, con el propósito de estimular las exportaciones no tradicionales, la diversificación productiva el desarrollo de un clúster y de proveedores locales, además de investigación, innovación y formación de talento humano.

Costa Rica puede utilizar como base para el desarrollo correcto de la figura las diferentes regulaciones latinoamericanas, las que ya están avezadas en el funcionamiento de la figura. Así logran generar una sinergia posible de replicar en la provincia de Limón.

Analizando los países latinoamericanos se encuentran varios casos exitosos que pueden ser imitados en la provincia de Limón. Como principales ejemplos se menciona ZEDE Posorja logística y Zona Libre de Colón. A continuación se detallar por qué estos proyectos pueden ser utilizados como norte para la instalación de la figura en Limón:

ZEDE Posorja logística

Es importante destacar que Limón cuenta con lo necesario para el desarrollo de una Zona Económica Especial como las creadas en Ecuador; por ejemplo, la ZEDE Posorja logística, la cual busca la facilitación de las exportaciones y consolidación de encadenamientos productivos locales y regionales, desde zonas fronterizas, nodos logísticos o plataformas de transporte multimodal.

Limón cuenta con tres puertos de carga, aeropuerto, gran cantidad de recursos naturales y capital humano preparado. Es el puerto más importante del país, por donde ingresa y sale la mayor cantidad de mercancías; adicionalmente cuenta con una gran cantidad de empresas dedicadas a la actividad logística y es posible establecer

fortalecimiento de polos de desarrollo agro-industrial, turístico y logístico, entre otros.

Zona Libre de Colón

El ejemplo número 1 de éxito es la Zona Libre de Colón, la cual por sus características naturales se asemeja a la provincia de Limón, ambas limitan con el Mar Caribe y cuenta con grandes puertos; Colón con la Terminal de Manzanillo y Limón con la Terminal de Contenedores de Moin.

Ambas zonas tienen una excelente posición geográfica que ha sido un factor determinante en la historia y ha jugado un papel importante en el desarrollo de la economía.

Colón es una provincia que disfruta de una gran historia y abundante riqueza, tesoros naturales y culturales, que le hacen ser valorado como atractivo y potencial para el turismo de la misma forma que la provincia de Limón es una de las localidades más reconocidas de Costa Rica por sus bellezas naturales, sus hermosas playas paradisíacas, su deliciosa gastronomía y la cultura afrocaribeña que la representa.

El comercio de mercancías es la principal actividad económica de esta región, y éste se concentra en la ciudad de Colón, uno de los pilares esenciales de la economía nacional. Su desarrollo se basa en el enfoque de tráfico de mercancías por medio del canal, así como importación y exportación de las mercancías producidas por las empresas de esta zona; con relación a este tema hay que decir que por medio de los puertos limonenses se realiza el mayor intercambio de mercancías de Costa Rica, y Limón es la principal puerta de exportación e importación del país.

La industria y el comercio se mantienen en aumento, como resultado de la política administrativa que ha implementado Panamá, enfocada en una serie de incentivos a las empresas que deseen instalar sus operaciones en esta región. Este es un punto

importante. El gobierno costarricense debe enfocarse en una política administrativa dirigida a los incentivos específicos para las empresas que se instalen en Limón.

Mediante la Ley de Zonas Francas y la modalidad de Servicios Logísticos Integrados, el inversionista puede optar por obtener beneficios en Costa Rica y utilizar a Limón como centro de distribución, recepción de mercancías de distintos países para, posteriormente, realizar algún tipo de operación de empaque, reembalaje o distribución de mercancías, las cuales, posteriormente podrán ser reexportadas o colocar en el mercado nacional.

La Zona Libre de Colón es una de las principales fuentes de empleo de la región y representa el 30% de los ocupados de la provincia, con más de 30 mil empleos. Adicionalmente cuentan con un sistema portuario. La zona libre de Colón ha permitido que Panamá se posicione como una de las principales zonas de movimiento de carga de contenedores en América Latina y el Caribe

Por las razones mencionadas anteriormente, se considera viable la posibilidad de fortalecer la economía de la provincia de Limón con el aprovechamiento oportuno, por parte de empresas que inviertan en la provincia de Limón, bajo la figura de empresas de zona franca modalidad Servicios de Logística.

Los diferentes incentivos que brinda el Estado a estas empresas expuestos en el desarrollo de este trabajo demuestran que con una buena exposición a los inversionistas se puede lograr atraer inversión en la provincia de Limón. Además, se considera que Limón tiene mano de obra calificada para responder a la demanda de las empresas y cuenta con el personal idóneo para desarrollar sus operaciones. El desarrollo económico que ha experimentado la zona de Colón en Panamá puede servir de modelo para Limón por los diferentes puntos en común, sin embargo, esto se puede perfeccionar y adaptar a las necesidades de la Provincia de Limón, principalmente consiguiendo una correcta distribución de los ingresos que este tipo de proyectos pueda generar, se vean reflejados directamente sobre el desarrollo de la provincia.

Con respecto a Uruguay, los proyectos de Servicios Logísticos están en mira del Gobierno para fortalecer la economía de regiones vulnerables, según el criterio de estadísticas realizadas en este país; sin embargo, se considera que Limón puede alcanzar una mejor proyección en el desarrollo de este tipo de proyectos, por la posición estratégica del país, ubicado en el centro del continente americano.

CAPITULO 6

MARCO INTERPRETATIVO

Cuando se realiza una investigación cualitativa con enfoques y paradigmas es importante análisis y comprensión de los hechos y objetos de estudios, en el desarrollo de dicho trabajo se permite hacer una diferencia entre la parte metodológica y la parte de obtención de datos, para luego realizar una interpretación de los datos obtenidos en el campo, lo que conlleva a una interpretación de la realidad.

En el caso particular, se valora y se repasa la teoría dada en el capítulo del marco teórico y luego se relaciona con los datos obtenidos en el instrumento o cuestionario que se aplica a la muestra de la población seleccionada; de allí se analiza la información y se ilustra mediante grafico e interpretaciones que se pueden lograr de las respuestas emitidas por los sujetos de la muestra de la población.

La investigación busca analizar las empresas de servicios de logística integral del régimen de zonas francas y los posibles beneficios económicos de su instalación en la provincia de Limón.

Asimismo, se buscará:

- Conocer el entorno mundial de las empresas de servicios de logística integral del régimen de zonas francas.
- Describir la normativa costarricense de las empresas de servicios de logística integral del régimen de zona franca y la situación actual de la provincia de Limón como zona de atracción para la implementación de la modalidad.
- Se analizarán las experiencias de los países líderes en la modalidad de empresas de servicios de logística integral del régimen de zona franca (Ecuador, Panamá,

Uruguay y El Salvador), ventajas de la modalidad y su posible aplicación como base para el desarrollo económico en la provincia de Limón

- Identificar los retos y oportunidades que puede generar la instalación de Empresas de Servicios de Logística Integral en el Régimen de Zona Franca en la provincia de Limón para el desarrollo económico (inversión, desarrollo y empleo).

Algunos datos se evalúan de una manera objetiva desde la perspectiva y concepto del individuo de la muestra al que se está encuestando. Mas luego se realiza una interpretación acorde con el nivel de la investigación que se exige de un profesional, y también respecto del lector, para llegar a una experiencia productiva del lector.

En el siguiente capítulo se presenta información o datos en forma tabular, es decir, a través de un conjunto de filas y de columnas en un ordenamiento lógico de los datos. Esta presentación es de suma importancia, ya que constituye una forma más exacta para presentar la información de una manera concreta, breve, ordenada y mucho más fácil de examinar.

Los datos que se presentan en este capítulo se analizan de la siguiente manera:

- a) Se revisa el instrumento de obtención de información(encuesta)
- b) Una vez que se comprueba que la información está completa y tiene la calidad para su análisis se procede a transcribirlo en un formato que sea perfectamente legible
- c) Como tercer paso se organizan los datos de acuerdo en el criterio más conveniente; y
- d) Como pasó final se codifican los datos, con el fin de permitir que se tenga una descripción más completa de ellos, y se elimina información irrelevante.

Una vez concluidos todos estos pasos, se procede a analizar la información con respecto de las opiniones de los consultados, así como la situación en la actualidad.

Una vez analizada la información, se representan los datos en gráfico la cual tiene como objetivo transmitir a la información obtenida, de forma tal que pueda ser captada de una manera rápida, para ofrecer un análisis más claro en donde las conclusiones se puedan entender de una manera más sencilla.

TEMA: Empresas de Servicios de Logística Integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón.

Nota introductoria: Por medio del instrumento denominado entrevista se les consultó a los individuos de la muestra (Empresas de Servicios de Logística del Régimen de Zona Franca) diferentes ítems para el desarrollo de la investigación.

Representación ÍTEM 1

Tabla N° 12:

REPUESTAS				
ÍTEM 1				
¿Qué servicios de Logística integral brinda su empresa?				
	EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA INTEGRAL			
LISTA DE SERVICIOS DE LOGÍSTICAS	PSCR EXPORT ADORA S.A	SISLOCAR SEL CR, S. A.	OVERSEAS LOGISTICS OPERATIONS S.A.	SEGNINI EXPORTACIONES S.A.
Manejo de inventarios	X	X	X	X
Empaque	X	X	X	X
Embalaje	X	X	X	X
Fraccionamientos de cargas	X	X	X	X
Facturación	X	X	X	X
Etiquetado	X	X	X	X
Desempaque	X	X	X	X
Reempaque	X	X	X	X
Reembalaje	X	X	X	X
Remarcación	X	X		X
Agrupamiento y distribución de mercancías	X	X	X	X
Otras.				X

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón. ITEM 1, Trejos Z Dayanna (2019: Anexo 1).

Análisis de la tabla N° 12

Se aplicó un cuestionario a las empresas de Zona Franca registradas bajo la modalidad SEL; se consideró una muestra de 7 empresas, de las cuales solo 4 enviaron respuestas. Se mencionan a continuación: PSCR Exportadora S.A, Sislocar Sel CR S. A., Overseas Logistics Operations S.A, Segnini Exportaciones S.A.

A los actores se les realizó la siguiente pregunta; ¿Qué servicios de Logística integral brinda su empresa?, nótese que PSCR Exportadora S.A, Logistics Operations S.A. y Segnini Exportaciones S.A indican que ofrecen todos los servicios que indica el decreto N° 34739-COMEX-H artículo 127.- Actividades y operaciones relativas a servicios de logística; mientras que SISLOCAR ofrece los servicios indicados en el artículo excepto remarcación.

Segnini Exportaciones S.A ofrece otros servicios adicionales a los indicados en el artículo 127 como, por ejemplo: estabilidad de servicios esterilizados, reabastecimiento, planeación de la demanda, trazabilidad de productos médicos, servicios de cuarentena e inventario segmentado.

Las actividades operacionales que ofrece la modalidad brindan diferentes beneficios a las empresas que decidan desarrollar sus operaciones bajo la modalidad SEL. El desarrollo de estas operaciones busca aumentar la inversión extranjera directa, las fuentes de trabajo, superación humana, aumentar el desarrollo en las zonas de menor desarrollo relativo del país y, por ende, mejorar la vida de los costarricenses. Adicionalmente, busca el desarrollo del comercio internacional.

Representación ÍTEM 7

Tabla N° 13

REPUESTAS	VALOR ABSOLUTO		VALOR RELATIVO		TOTALES	
ÍTEM 7						
¿Conoce usted los países que constituyen modelo internacional de empresas SEL?	SI	NO	SI	NO	sujetos	%
	2	2	50%	50%	4	100%

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón. ÍTEM 7, González U Jeffry (2019: Anexo 1.)

Análisis de la tabla N°13

Por medio del instrumento denominado entrevista se les consultó a los individuos de la muestra (Empresas de la modalidad SEL), si conocen los países que constituyen modelo internacional de empresas SEL

En la tabla se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas aplicadas a las empresas que están dentro del régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL, durante el periodo de setiembre a octubre de 2019. Dentro de las entrevistas se contienen preguntas cerradas, referenciando acerca de si las empresas bajo esta categoría conocen los países que constituyen modelo internacional de empresas SEL.

De esta forma, con base en la información recopilada, se determina que el tamaño de la muestra es de 4 empresas, localizadas dentro de la Gran área metropolitana, y que realizan actividades bajo la modalidad SEL. Por los datos tabulados se puede analizar que del 100% de la muestra obtenida, dos de las empresas entrevistadas, que representan un 50% de la muestra, puntualiza de manera positiva conocer los países que poseen una modalidad de servicios de logística similar a la implementada en Costa Rica.

Citando los sujetos entrevistados, en la aplicación del instrumento, se obtiene como resultado, que la empresa Segnini Exportaciones S, A, nombra, respondiendo de manera afirmativa, conocer los países que cuentan con una figura similar a la de la modalidad SEL. En su respuesta incluye ejemplos de países modelos como Panamá, Uruguay y Estados Unidos – Miami- free Zone America (Zona estéril para el trasiego de mercancías).

De igual manera, Overseas logistics Operations, S, A, también es una de las primeras empresas en optar por realizar operaciones bajo esta categoría, que pertenece al régimen de Zona Franca, responde de manera positiva al ítem 7. Basado en su experiencia, expresa conocer países como Estados Unidos, Colombia, San Salvador y Panamá que implementan figuras análogas a la de la modalidad SEL.

Asimismo, el otro 50% de la muestra, representada por 2 empresas conocidas comercialmente como SISLOCAR SEL C.R.S.A., y Empresa de San José, que ejecutan operaciones bajo esta categoría, señalan desconocer los países que implementan una modalidad equivalente a la que se logra incorporar en Costa Rica

En otra opinión, finalizando la interpretación de los resultados obtenidos, es bueno referenciar que los países citados por los sujetos entrevistados, concuerdan con los países seleccionados por los sujetos de esta investigación, como caso de estudio para argumentar la factibilidad de la modalidad SE, como una actividad de inversión, generación de empleo y crecimiento en la provincia de Limón.

Representación ÍTEM 8

Tabla N° 14

REPUESTAS	VALOR ABSOLUTO		VALOR RELATIVO		TOTALES	
	SI	NO	SI	NO	sujetos	%
¿Cree usted que las Zonas Francas bajo la modalidad SEL, como zonas de tratamiento especial, son viables para ayudar a la provincia de Limón en la atracción de inversión y desarrollo?	4	0	100%	0%	4	100%

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón ÍTEM 8, González U Jeffry (2019: Anexo 1).

Análisis de la tabla N°14

Por medio del instrumento denominado entrevista, se les consultó a los individuos de la muestra (Empresas de la modalidad SEL), si creen que las Zonas Francas bajo la modalidad SEL, como zonas de tratamiento especial, son viables para ayudar a la provincia de Limón en la atracción de inversión y desarrollo.

En la tabla se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas aplicadas a las empresas que están dentro del régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL, durante el periodo de setiembre a octubre de 2019. El cuestionario de las entrevistas contiene preguntas cerradas, referenciando acerca de la opinión sobre si las Zonas Francas bajo la modalidad SEL, como zonas de tratamiento especial, se consideran ser viables para ayudar a fortalecer a la provincia de Limón en lo referente a la atracción de inversión y desarrollo.

De esta forma, con base en la información recopilada, se determina que el tamaño de la muestra para el ítem 8, es de 4 empresas, ubicadas geográficamente dentro de la Gran área metropolitana, que realizan actividades bajo la modalidad SEL. Los datos tabulados permiten analizar que el 100% de la muestra obtenida es representado por las 4 empresas entrevistadas. Ellas responden de manera afirmativa que la categoría representa una ventaja comercial, al ser un modelo más flexible en la apertura de actividades que generan interés a las empresas que pretendan ejecutar inversiones, específicamente en la provincia de Limón.

Asimismo, de la aplicación del instrumento se obtiene como resultado que la empresa Segnini Exportaciones S, A, puntualiza, respondiendo de manera afirmativa, el impacto positivo de la modalidad SEL para crear cadenas de valor que permitan mejorar la situación actual de la provincia de Limón. De igual forma, describe, a su vez, que hay diferentes mercados que valoran contar con la cercanía de un puerto que representa una de las estructuras portuarias más grandes e importantes en Centroamérica; de lo que

resulta una ventaja a la facilitación del comercio de mercancías bajo la modalidad de transporte terrestre hacia la región Centroamericana.

Asimismo, en otra opinión, la Empresa Overseas logistics Operations S.A., centra, respondiendo de manera afirmativa, el impacto positivo de la implementación de la modalidad SEL, al caracterizarlo como un modelo flexible, que permite atraer empresas extranjeras que requieran manejar sus inventarios en Costa Rica. Y, además, como un modelo que sirva como un centro de logística y distribución, para la búsqueda de nuevos mercados en la región de Centroamérica y el Caribe. Del mismo modo, es bueno referenciar, según criterio del sujeto entrevistado, la modalidad SEL, por si misma, no atraerá inversiones, más allá de las requeridas para su operación, También señala la necesidad de un acompañamiento mediante programas que promuevan un interés hacia la modalidad. Alcanzando Dichos programas deben arribar como resultado a un desarrollo regional, con el establecimiento de las empresas en la provincia de Limón.

Por su parte, la empresa de San José especifica, de forma afirmativa el impacto positivo de la implementación de la modalidad. Así, expresa que ayudaría a promover el desarrollo y crecimiento dentro de la zona donde se instalen. Asimismo, en otra opinión, la empresa SISLOCAR SEL C.R.S.A, responde de manera afirmativa que representa una modalidad que permite el tránsito de mercancías, para luego ser exportadas desde Costa Rica.

En otra opinión, finalizando la interpretación de los resultados obtenidos, es bueno referenciar que la modalidad SEL representa un mecanismo de atracción de inversión y desarrollo, específicamente en la zona donde se instalen las empresas inversoras, cuyos resultados señalan la necesidad de crear estrategias que permitan generar una apertura de mercados y la formación de encadenamientos productivos en la provincia de Limón.

Representación ÍTEM 12

Tabla N° 15

REPUESTAS	VALOR ABSOLUTO			VALOR RELATIVO			TOTALES	
ITEM 12	SI	NO	NINGUNA	SI	NO	NINGUNA	sujetos	%
¿Estaría dispuesto a trasladar su operación a la provincia de Limón?	1	2	1	25%	50%	25%	4	100%

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón ÍTEM 12, González U Jeffry (2019: Anexo 1).

Análisis de la tabla N°15

Por medio del instrumento denominado entrevista, se les consultó a los individuos de la muestra (Empresas de la modalidad SEL), si estarían dispuestos a trasladar su operación a la provincia de Limón.

En la tabla se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas aplicadas a las empresas que están dentro del régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL, durante el periodo de setiembre a octubre de 2019. Las entrevistas se contienen preguntas cerradas, para obtener criterios sobre si las empresas SEL ubicadas en la Gran área metropolitana estarían dispuestas a trasladar sus operaciones a la provincia de Limón.

De esta forma, con base en la información recopilada, se determina que el tamaño de la muestra es de 4 empresas que realizan actividades bajo la modalidad SEL. De los datos tabulados se puede analizar que del 100% de la muestra obtenida, una de las empresas entrevistadas, que representa un 25% de la muestra, puntualiza de manera positiva, la disposición de trasladar sus operaciones a la provincia de Limón.

Asimismo, detallando los sujetos entrevistados en la aplicación del instrumento, se obtiene como resultado que la empresa Segnini Exportaciones S A., señala, no estar de acuerdo en trasladar sus operaciones a la provincia de Limón por diversos factores, principalmente el tipo de mercado y producto (medicamentos). Expresa que no descartan la posibilidad de iniciar oportunidades de negocio, pero enfocándose en otro tipo de producto. Igualmente, la empresa Overseas logistics Operations, S.A., en el rango relativo dentro del 50% de la muestra obtenida junto con la empresa anteriormente señalada, responde no estar de acuerdo en trasladar sus operaciones, pero sí en instalar una planta satélite, en caso de concretar oportunidades de negocio en la provincia de Limón.

En otra opinión, la empresa de san José, representando un 25%, señala, no contestar a la consulta, ya que no se ha realizado un estudio de factibilidad para tomar la decisión de trasladarse a la provincia de Limón.

Representación ÍTEM 1

Tabla N°16:

¿Bajo cuál categoría se desarrolla su empresa en el régimen de zona franca?				
	TARIMAS DE FIBRAS AGRÍCOLAS LIMITADA	TRANSPORTES GRANT SOCIEDAD ANÓNIMA	FRUCTA CR SOCIEDAD ANÓNIMA	CARIBBEAN LOGISTICS CORPORATION SOCIEDAD ANÓNIMA
Procesadora de Exportación	X			
Comercializadora				
Servicios		X		X
Administradoras				
Investigación Científica				
Astilleros o Diques				
Procesadoras exporte o no/ Proveedoras			X	

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón a empresas de Zona Franca de la provincia de Limón ÍTEM 1, Trejos Z Dayanna (2019. Anexo 1)).

Análisis de la tabla N° 16

Se realiza la aplicación de un cuestionario a las empresas de Zona Franca registradas bajo la modalidad SEL, el instrumento fue aplicado a las siguientes empresas: Tarimas De Fibras Agrícolas Limitada, Transportes Grant Sociedad Anónima Fructa Cr Sociedad Anónima Caribbean Logistics Corporation Sociedad Anónima

Se les realiza la siguiente pregunta; ¿Bajo cual categoría se desarrolla su empresa en el régimen de zona franca? nótese que dos de las empresas contactadas operan bajo la categoría de servicios; Transportes Grant Sociedad Anónima, y Caribbean Logistics Corporation Sociedad Anónima, mientras que Fructa Cr Sociedad Anónima está bajo la categoría de Procesadoras y Tarimas De Fibras Agrícolas Limitada está inscrita como Procesadora de Exportación.

De la muestra en estudio, la mayoría de las empresas consultadas son empresas bajo la categoría de servicios, que pueden optar por la modalidad SEL. Esta categoría es de las más desarrolladas de la zona por la dinámica de la provincia, las cercanías al puerto y las zonas agrícolas; adicionalmente, hay empresas productoras y exportadoras que aprovechan al máximo el recurso de la zona y que pueden ser principales clientes de la modalidad.

Representación ÍTEM 2

Tabla N° 17

REPUESTAS		
ÍTEM 2		
¿Considera que la provincia de Limón posee el capital humano necesario para el desarrollo de las operaciones de su empresa?		
Empresa	SI	NO
Caribbean Logistics Corporation	X	
Transportes Grant		X
FRUCTA Costa Rica	X	
Tarimas de Fibras Agrícolas S.A.	X	

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón a empresas de Zona Franca de la provincia de Limón ÍTEM 2, Cerdas V JEISON (2019: Anexo 1).

Análisis de la tabla N° 17

Al consultarle a los representantes de empresas de zona franca ubicadas en la provincia de Limón destacadas en la muestra representativa, si consideran que la provincia de Limón posee el capital humano para el desarrollo de las operaciones de su empresa, se ha encontrado que el 75% de las empresas consideran que Limón sí posee el capital humano necesario para el desarrollo de las operaciones de sus empresas. Esto se debe a que, frecuentemente, reciben currículos vitae de diferentes niveles académicos y, además, a que otras empresas mencionan que las operaciones propias del giro de su negocio no necesitan personal altamente calificado, ya que aproximadamente el 85% de sus colaboradores son operarios y tan solo un 15% de su personal deben ser personas con estudios académicos superiores. Ellos son suplidos por la oferta de las universidades presentes en la provincia, así como de centros de estudios como el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

No obstante, el 25% de las empresas destacadas en la muestra de estudio ha mencionado que la provincia de Limón no posee el capital necesario para el desarrollo de sus operaciones. Lo anterior, no por motivo de que no existan personas calificadas para los puestos de trabajo, sino, más que todo, por un tema de cultura, lo cual ~~se~~ ven como una limitante por la que las empresas deben hacer un doble esfuerzo por cambiar los paradigmas y la forma de pensar del limonense.

Representación ÍTEM 4

TABLA N°18

REPUESTAS	
ÍTEM 4	
¿Cuáles otras ventajas ofrece Limón a los inversionistas?	
Empresa	Ventaja
Caribbean Logistics Corporation	Ninguna
Transportes Grant	Puerto APM Terminals
FRUCTA Costa Rica	Ampliación de la ruta 32
Tarimas de Fibras Agrícolas S.A.	Puerto (APM Terminals)

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón a empresas de Zona Franca de la provincia de Limón ÍTEM 4, Cerdas V JEISON (2019: Anexo 2).

Análisis tabla N°18

Al consultarle a las empresas destacadas en la muestra sobre que otras ventajas presenta la Provincia de Limón para los inversionistas, se encuentra que el panorama no es muy optimista, ya que las empresas, en gran mayoría, destacan únicamente una ventaja y en algunos casos mencionan que Limón no presenta ninguna ventaja para los inversionistas.

Dentro de las otras ventajas que presenta Limón para los inversionistas, se aprecia que el 50% de las empresas de la muestra encuentran en la nueva terminal de contenedores APM Terminals, la única mejora en los últimos años que se puede considerar como una ventaja para el inversionista.

Por otro lado, el 25% de las empresas menciona como ventaja la ampliación de la ruta 32 como ruta de exportación, lo cual significaría la mejora en los tiempos de tránsito de los contenedores que van a ser exportados; importante mencionar que este proyecto se encuentra en desarrollo actualmente.

El otro 25% opina que Limón no presenta ninguna ventaja para los inversionistas, lo que se traduce en un panorama bastante complicado, ya que no existe la suficiente confianza en la región por parte de las empresas para posicionarse y establecer sus negocios en la Provincia.

Representación ÍTEM 5

TABLA N°19

REPUESTAS		
ITEM 5		
¿Es la mano de obra calificada y con un alto nivel educativo el principal atractivo?		
Empresa	SI	NO
Caribbean Logistics Corporation		X
Transportes Grant		X
FRUCTA Costa Rica		X
Tarimas de fibras Agrícolas SA		X

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón a empresas de Zona Franca de la provincia de Limón ÍTEM 5, Cerdas V JEISON (2019: Anexo 2).

Análisis TABLA N°19

Al consultar a las empresas destacadas en la muestra, si es la mano de obra calificada y con un alto nivel académico el principal atractivo para invertir en la provincia de Limón, es fácil concluir que no es así, ya que el 100% de la muestra indica que no ven la mano de obra calificada como el principal atractivo para invertir en Limón.

Se menciona, que dentro de los principales atractivos de la provincia de Limón se encuentra la existencia de la materia prima para la producción de productos de algunas de las empresas de la muestra. Aunado a lo anterior, mencionan que empresas como APM Terminals prefieren buscar el personal administrativo en el exterior, ya que no ven el capital humano de Limón con las cualidades necesarias para dirigir las operaciones de sus empresas.

También se menciona, que se debe trabajar arduamente en desarrollar el capital humano limonense, para que cuente con las cualidades necesarias que buscan las empresas hoy en día, y que van más allá de los grados académicos. Lo anterior se puede conseguir con programas de liderazgo y de concientización social, de acuerdo con lo indicado por una parte de las empresas muestreadas.

Representación ÍTEM 6

TABLA N°20

REPUESTAS								
ITEM 6	VALOR ABSOLUTO			VALOR RELATIVO			TOTALES	
¿Por qué su empresa decidió instalarse en la provincia de Limón y no en otra región de Costa Rica?	VENTAJAS COMERCIALES	CONSOLIDAR PRESENCIA EMPRESARIAL EN LA REGIÓN	ECONOMÍA DE RECURSOS	VENTAJAS COMERCIALES	CONSOLIDAR PRESENCIA EMPRESARIAL EN LA REGIÓN	ECONOMÍA DE RECURSOS	SUJETOS	%
	4	0	0	100%	0%	0%	4	100%

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón. ÍTEM 6, Hidalgo G Karla (2019: Anexo 2)

Análisis tabla N°20

A continuación, se detalla el análisis realizado de las respuestas a las entrevistas aplicadas a las empresas de Zona Francas localizadas en la provincia de Limón, dicho instrumento lo que busca es conocer las razones por las cuales las empresas entrevistadas decidieron instalarse en la provincia de Limón y no en otra región del país.

Las empresas de Zona Franca ubicadas en la provincia de Limón mencionan que la región posee una ubicación estratégica, ya que cuenta con la zona portuaria más importante del país, y en ella se produce la materia prima necesaria para llevar a cabo las operaciones de estas empresas, que en su mayoría se dedican al procesamiento de frutas para exportación; además de que cuentan con mano de obra calificada para efectuar sus procesos de producción. Las ventajas comerciales con las que cuentan estas empresas las hacen mucho más visibles y competitivas, comparadas con otras regiones del país.

La provincia de Limón cuenta con la infraestructura necesaria que facilita la atracción de inversión para llevar a cabo la cadena logística de abastecimiento hacia distintos mercados, lo cual la convierte en una región atractiva a nivel comercial; además, que recientemente se han venido planteando distintos proyectos que generarán mucho mayor desarrollo socio- económico para la provincia; como lo es la generación de empleos. Esto contribuye a disminuir los índices de pobreza e inseguridad en la región; igualmente, la ampliación de la Ruta 32 viene a fortalecer las deficiencias, en cuanto a infraestructura vial, que aquejan a la región y de cierta forma es una limitante para el desarrollo económico de ella. Esta región también cuenta con una alta conexión con distintas entidades que garantizan el desarrollo sociocultural y económico, lo que motiva a las distintas empresas que se encuentran en-la GAM, a trasladar sus operaciones a Limón

Representación ÍTEM 8

TABLA N° 21

REPUESTAS						
ITEM 8	VALOR ABSOLUTO		VALOR RELATIVO		TOTALES	
¿Si tuviera la oportunidad de utilizar los servicios de una empresa que brinde los servicios de logística integral, estaría dispuesto a hacerlo?	SI	NO	SI	NO	SUJETOS	%
	1	3	25%	75%	4	100%

Fuente: Entrevista sobre Empresas de Servicios de logística integral del Régimen de Zonas Francas como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón. ÍTEM 6, Hidalgo G Karla (2019: Anexo 2)

Análisis tabla N°21

A continuación, se detalla el análisis realizado de las entrevistas aplicadas a las empresas de Zona Franca localizadas en la provincia de Limón. Este instrumento se enfoca en determinar el conocimiento e interés de dichas empresas sobre la aplicación de la modalidad SEL, y si esta es factible para la atracción de inversión en la provincia de Limón; de la misma manera, se pretende determinar qué servicios serían del interés de las empresas SEL, para ser utilizados en la facilitación de sus operaciones.

Por otra parte, según la información suministrada por las empresas de Zona Franca ubicadas en la provincia de Limón, estas no tienen interés en utilizar los servicios que ofrecen las empresas de logística integral, puesto que se encuentran conformes con los servicios que ya ellas brindan bajo su propia modalidad. Estas modalidades, en su mayoría como procesadoras de exportación y de servicios, debido a que no les llama la atención subcontratar servicios, ya que no lo consideran viable para las empresas. Únicamente una empresa se mostró interesada en hacer uso de los servicios brindados por las SEL, tales como manejo de inventario, agrupamiento y distribución de mercancías, debido a que estos servicios facilitarían sus operaciones.

Las empresas que indicaron que no estarían dispuestas a utilizar los servicios que ofrece la modalidad SEL, indicaron de igual manera, que se sienten cómodos bajo la modalidad que ya trabajan y que cuentan con los servicios necesarios para cumplir con su capacidad de producción.

En cuanto a la empresa que indicó sí estar dispuesta a utilizar estos servicios, exteriorizó su necesidad de contar con una empresa que contribuya a su crecimiento. En cuanto a la parte de inventario, ellos indican que no cuentan con la capacidad de manejar volúmenes grandes de mercancías, por lo tanto, los servicios de una empresa SEL serían de gran utilidad para expandir su capacidad de producción.

CONCLUSIONES

El propósito fundamental de esta tesis es abordar el problema referente a la viabilidad de las empresas de Servicios de Logística Integral del Régimen de Zona Franca, como una alternativa para mejorar la economía de la provincia de Limón, mediante los beneficios económicos aportados por medio de la inversión, el desarrollo y el empleo.

La revisión literaria generó las siguientes conclusiones:

La reforma a la ley de Zona Franca facilita el desarrollo de las actividades de logística en el país, mediante la inclusión de la figura “SEL”, acrónimo de las empresas beneficiarias del Régimen de Zona Franca, cuya actividad consiste en la prestación de servicios de logística integral, figura sobre la cual se desarrolló la tesis.

Entre los principales cambios positivos al Reglamento que permiten un mejor desarrollo de la sub categoría y la convierte en opción llamativa para los inversionistas está:

- Ampliación en el plazo de permanencia de mercancías, de uno a tres años,
- Regulación de procedimientos para la cesión de derechos y traslado de conocimientos de embarque, faltante y sobrante de bultos.
- Responsabilidades tributarias y aduaneras de las empresas SEL sobre las mercancías bajo su custodia.

La SEL es una oportunidad para atraer mayor dinamismo en las operaciones logísticas del país y mejorar la competitividad y eficiencia en el manejo de inventarios.

Asimismo, es bueno señalar que las empresas SEL, representan una oportunidad para atraer mayor dinamismo en las operaciones logísticas del país ya que esto permite la formación de cadenas de valor, mediante un interés nacional para que Costa Rica se desarrolle como un centro logístico que ofrezca servicios de primer mundo, puesto que cuenta con ubicación estratégica, buenas condiciones comerciales, y su respeto hacia el

Estado de Derecho, lo cual representa una ventaja competitiva en los mercados y en el clima de inversión.

Dentro de este contexto, esta nueva categoría crea una modalidad que busca entender las oportunidades comerciales y de mercado favorables, para las empresas incluidas en el régimen y la modalidad en cuestión. También, permite visualizar que las empresas que están dentro de la modalidad o estén interesadas en ingresar, se conviertan en competidores directos de sus negocios, es decir, figuren como empresas SEL. También aplica para aquellas empresas que realizan alianzas estratégicas a través de un modelo 3pl 0 4pl de servicios logísticos.

La revisión literaria a nivel latinoamericano muestra que El Salvador, Panamá, Ecuador y Uruguay han sido pioneros en las figuras logísticas. Ellos han logrado desarrollar los servicios logísticos bajo diferentes legislaciones y no bajo el Régimen de Zona Franca como en Costa Rica. Sin embargo, son figuras con un mismo fin y un proceso similar de funcionamiento. Los diferentes modelos han apostado por la evolución de la figura, estableciéndola como punto clave para el desarrollo económico de estas naciones.

El Salvador y Panamá son modelos en legislación, presentan documentación clara del desarrollo de sus procesos, requisitos, obligaciones y beneficios. Así, ambos países establecen una ley única enfocada en los servicios logísticos; además, brindan beneficios en temas de exención del Impuesto sobre la Renta, Municipales, Derechos Arancelarios por Importación de la maquinaria, equipo, herramientas, repuestos y accesorios.

Ecuador, por su parte, muestra las ZEDE como espacios territoriales identificados como destinos aduaneros en los que se apunta a desarrollar nuevas inversiones para estimular la diversificación productiva, las exportaciones no tradicionales, el desarrollo de clusters y de proveedores locales; así como los servicios logísticos, la investigación, la innovación y la formación de talento humano.

Uruguay ha integrado diferentes componentes para destacarse en la región y consolidarse como un **HUB logístico** avanzado en el desarrollo de una estrategia de captación de tráfico de tránsito y de logística de comercio internacional con una institucionalidad bien estructurada. Además, presenta competitividad en las cadenas terrestres de comercio internacional y el desarrollo de infraestructuras logísticas en Montevideo.

Panamá ha logrado crear interacción entre los diferentes activos: puertos, aeropuertos, ferrocarril, zonas económicas especiales y el mercado local. Esto ha permitido el establecimiento de áreas especializadas y dedicadas al almacenamiento y otras operaciones logísticas que aprovechan la accesibilidad a servicios de transporte de clase mundial y a una tradición comercial.

El proceso analítico de la investigación generó las siguientes conclusiones:

La provincia de Limón no cuenta con el capital humano adecuado. Es necesario trabajar en conjunto con la academia, principalmente con el INA, para que se logre formar el capital humano de acuerdo con las necesidades del mercado. La provincia cuenta con diferentes campus universitarios, como por ejemplo: Sede regional de la Universidad de Costa Rica, Tecnológico de Costa Rica, UNED, CUN Limón, UNED, UMCA, ULICORI entre otras; universidades que ofrecen carreras en Administración de Negocios, Administración Pública, Informática Empresarial, Turismo, Ingeniería Agroindustrial, Ingeniería Civil, Banca y Finanzas, con el fin de fomentar el desarrollo de las habilidades en la población local limonense.

Cuando se habla de infraestructura la provincia de Limón cuenta con uno de los proyectos de mayor envergadura: la nueva terminal de contenedores (TCM). Es bueno señalar, que la visión de empleo está concatenada con diversos elementos sustanciales para la apertura y desarrollo de nuevos mercados en actividades de logística integral que

generen un interés comercial. Sin embargo la provincia de Limón no cuenta con la infraestructura adecuada; por ejemplo, la ampliación de la ruta 32 está a paso lento. Las obras de ejecución y el proceso de expropiación no son eficientes ni coordinados. La plataforma de citas de TCM es ineficiente, Puertos Hernán Garrón Salazar (Limón) y Terminal Gastón Kogan (Moín) son ineficientes y no cuentan con equipo moderno para su funcionamiento, la provincia no cuenta con infraestructura Aeroportuaria adecuada ni con Servicios Públicos eficientes.

Durante la investigación se evidencia que la Dirección General de Aduanas y el Ministerio de Hacienda cuenta con objetivos estratégicos definidos y enmarcados en su campo de acción, sin embargo según la opinión consultiva de las Empresas SEL durante el proceso de muestreo no cuenta con una estrategia ligada al desarrollo económico de la realidad actual del país, y debe realizar un rediseño y creación de procedimientos aduaneros para el funcionamiento de la modalidad SEL.

El objetivo de la modalidad es realizar una integralidad de los procedimientos de almacenaje en las empresas SEL, con la condición de que las mercancías no sufran procesos ulteriores. Es un modelo flexible para la atracción de empresas de capital extranjero, pero su funcionamiento debe de estar acompañado de cambios importantes como lo son: la infraestructura, cambios en la legislación, específicamente en la simplificación de trámites y procedimientos aduaneros, homogenización de normas en las diferentes aduanas de Costa Rica, y el aprovechamiento de los acuerdos comerciales internacionales.

La figura es viable para ayudar a la Provincia de Limón en la atracción de inversión y desarrollo siempre y cuando se logre crear un verdadero parque logístico con todos los servicios de primer mundo cerca del puerto y se logre un encadenamiento de todos los prestadores de servicios, eliminando trámites obsoletos y modernizando los procedimientos y los regímenes aduaneros en general.

Para esto es importante que la Municipalidad de Limón como Gobierno Local ponga en vigencia su plan regulador donde incluya la planificación de factores como política de desarrollo, vías de circulación, servicios públicos, facilidades de construcción entre otros factores que deben ser abarcados para que el desarrollo de la figura sea exitoso y se logre disminuir los factores que están afectando en la actualidad la implementación satisfactoria de las SEL.

La ausencia de un plan regulador adecuado y actual en la provincia impide que se puedan diversificar las inversiones y genera limitaciones en obras de desarrollo inmobiliario y turístico. Sin plan regulador son muchos los proyectos que se quedan en el papel y que detienen el desarrollo de la provincia, acceso a empleo y disminuye la inversión.

Estos nuevos servicios de logística deben estar acompañados de programas o estrategias que permitan combatir insuficiencias relacionadas con la infraestructura, con el establecimiento de una integralidad de procesos aduaneros; de manera que permita facilitar la fluidez comercial y la ejecución de inversiones en materia de educación, con el fin de solventar necesidades y exigencias empresariales

Además, la provincia de Limón tiene el compromiso de reactivar sectores que representan un valor agregado a la economía local. En este caso, el sector agropecuario continúa generando empleo, pero su poco desarrollo está vinculado a la falta de iniciativas técnicas y financieras que permitan el emprendimiento de pequeñas y medianas empresas. Esto, a su vez, requiere el apoyo institucional por parte del Gobierno central para crear políticas que permitan realizar esfuerzos por impulsar el crecimiento del sector agroindustrial

RECOMENDACIONES

Con respecto a las principales recomendaciones derivadas producto de la investigación encontramos primeramente, considerar el hecho que al utilizar fuentes primarias en una investigación se debe tomar en cuenta que las agendas de las personas consultadas pueden influir en los cronogramas de trabajo establecidos. También se debe considerar cómo influye en la actividad académica el hecho de que las entrevistas no se pueden realizar.

Asimismo, definir el perfil de las personas entrevistadas es de gran importancia, ya que el posicionamiento y los conocimientos técnicos pueden variar considerablemente entre el tipo de puesto que se ejerce y la formación académica de la fuente.

Actualizar listado de Zonas Francas en Costa Rica, para que brinde información certera para uso de los consultantes.

Fortalecimiento por parte del Gobierno a las distintas plataformas logísticas, que facilitan el desarrollo de las actividades logísticas, por ejemplo mejora del sistema TICA (Tecnología De Información Para El Control Aduanero) homogenización de normas en las diferentes aduanas de Costa Rica, e infraestructura, como lo son puertos, aeropuertos, ferrocarril, para proveer oportunidades de negocios.

Mantener en constante actualización a las empresas mediante charlas y capacitaciones sobre los marcos jurídicos que respaldan a las SEL y aprovechamiento de los distintos acuerdos comerciales suscritos por Costa Rica; así como, mejorar su aplicación efectiva.

Establecer una regulación clara en la normativa para la aplicación del acuerdo de valor para la aplicación en mercancías que ingresan bajo la modalidad SEL.

Rediseño y creación de procedimientos aduaneros, según la reforma establecida en el transitorio único N° 41263- COMEX-H, para el correcto funcionamiento de la modalidad.

Fomentar mayor participación de instituciones como CINDE y Cámara de Comercio en la promoción de la provincia de Limón, como región atractiva para nuevas inversiones, además de fortalecer la inversión extranjera directa en zonas emergentes fuera del GAMA.

Implementación de un plan regulador, de acuerdo a las necesidades de la provincia de Limón para el desarrollo y aprovechamiento de los recursos donde se mejoren las vías de circulación, usos de la tierra, servicios públicos, facilidades comunales, y construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas, entre otros factores que deben ser abarcados para el desarrollo de la figura en la provincia. Se debe trabajar en un ordenamiento de la ciudad.

Se debe avanzar en el ordenamiento urbano, titulación de tierras, uso del espacio público, el desarrollo de planes reguladores cantonales y regionales y la zonificación. Al crecer la ciudad cambian sus límites y por ende se modifican los usos, originando zonas de uso mixto, deteriorando las áreas agrícolas o forestales que la rodean, y ocupando el uso urbano y terrenos marginales totalmente inadecuados.

Durante los últimos años Limón ha sufrido varios impactos, que han modificado los estilos de crecimiento, tanto que es necesario plantear una nueva zonificación; entre estos deberán considerarse, La ruta 32, TCM, RECOPE, la acción de JAPDEVA en la región y la apertura de la nueva vía a Sixaola.

Modernizar los procedimientos de tramitología y simplificación, por medio de trámites en línea, para facilitar la evolución de la modalidad SEL y brindar mejor acompañamiento del Sector Público a las empresas que inician el proceso de incorporación a la modalidad SEL.

Hacer uso del talento humano calificado con el que cuenta la provincia de Limón, para la implementación de empresas SEL en la zona, aprovechando la experiencia de la población limonense en materia logística.

Sacar provecho de la ubicación estratégica con la que cuenta la provincia de Limón, en comparación con otras zonas del país, y dar a conocer las ventajas competitivas que en temas logísticos tiene la provincia de Limón y que contribuyen a su promoción a nivel internacional, en comparación con otras regiones de Latinoamérica.

Crear sinergias entre el Sector Privado, Público y la Academia para crear estrategias que permitan combatir carencias relacionadas con infraestructura, procesos aduaneros y falta de mano de obra especializada de manera que permita facilitar la fluidez comercial y la ejecución de inversiones.

Conocer las ventajas competitivas que en temas logísticos tiene la provincia de Limón y que contribuyen a su promoción a nivel internacional, en comparación con otras regiones de Latinoamérica.

Implementar las buenas prácticas de los países objeto de estudio como casos de éxitos ejemplares en las modalidades de servicios de logística integral, para ejecutarse y desarrollarse en la provincia de Limón.

LIMITANTES DE LA INVESTIGACIÓN

Durante el proceso investigativo no se pudo acceder a la información exacta de empresas de Zona Franca que se encuentran bajo la modalidad SEL, el listado de Zonas Francas en Costa Rica de PROCOMER esta desactualizado, incluso incluye empresas que ya se encuentran inactivas, esto dificulto conseguir la muestra real de empresas.

Las empresas no estaban anuentes a colaborar ya que indicaban que la información era de carácter privado

La información tampoco fue consignada por las principales entidades estatales del país, aun cuando esta fue solicitada para fines académicos.

Difícil acceso a la información de países como Panamá, El Salvador y Uruguay

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abarca, G. (2013). *Seminario de investigación*. San José. Universidad Braulio Carillo
- Acajutla.info. (2019). *Características Generales del Municipio de Acajutla*. Recuperado de <http://acajutla.info/2019/03/06/caracteristicas-generales-del-municipio-de-acajutla/>
- Aeropuerto de Limón contará con nueva terminal de pasajeros en febrero de 2020. (2019, marzo, 22). *El País*. Recuperado de: <https://www.elpais.cr/2019/03/22/aeropuerto-de-limon-contara-con-nueva-terminal-de-pasajeros-en-febrero-de-2020/>
- Albert, M. (2007). *La Investigación Educativa. Claves Teóricas*. España: Mc Graw Hill
- Anchorduqui, E., (1987) *Las Zonas Francas Industriales y el Comercio Exterior, en “Integración Latinoamericana”*, revista de la INTAL
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2003). *Código Aduanero Uniforme Centroamericano*. Recuperado de: https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/cauca_y_recauca_edincr.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2010). *Código Aduanero Uniforme Centroamericano*. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/cauca_y_recauca_edincr.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2018) *Decreto Ejecutivo N° N° 41263-COMEX-H*. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2018/09/10/ALCA158_10_09_2018.pdf

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Decreto Ejecutivo N° 36000-COMEX-H (2010). Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=NRA&nValor1=1&nValor2=68103&nValor3=81040&nValor5=2&nValor6=28/04/2010%2012:00:00%20a.m.&strTipM=FA

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Decreto Ejecutivo N° 36725-COMEX-H (2011). Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=NRA&nValor1=1&nValor2=70971&nValor3=86001&nValor5=2

Asamblea Legislativa Republica de El Salvador. (2007) *LEY DE SERVICIOS INTERNACIONALES. N 341*. Recuperado de <https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/319>

Asamblea Legislativa Republica de El Salvador. (2008) Reglamento a la LEY DE SERVICIOS INTERNACIONALES. N 131. Recuperado de http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_slv_reglamento_int.pdf

Asociación de Zona Franca. (2015). *Revista de Zonas Francas*. Recuperado de http://www.sela.org/media/2465385/revista_azfa_primera_edicion.pdf

Asociación de Zonas Francas de las Américas (2017). *Reporte Anual Estadístico*. Recuperado de: <http://www.asociacionzonasfrancas.org/user/pages/04.invierta/01.directorio/el-salvador/Estadisticas%20Zonas%20Francas%20El%20Salvador.pdf>

Asociación de Zonas Francas de las Américas. (2017). *Reporte Anual Estadístico Zonas Francas El Salvador*. Recuperado de <https://www.asociacionzonasfrancas.org/user/pages/04.invierta/01.directorio/el-salvador/Estadisticas%20Zonas%20Francas%20El%20Salvador.pdf>

Asociación Latinoamericana de Logística (2018). *El panorama actual de la logística latinoamericana*. Recuperado de <http://www.marcotradenews.com/noticias/el-panorama-actual-de-la-logistica-latinoamericana-segun-alalog-61463>

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. (S.F) Tarifa Acueducto AyA, 2019-2023. Recuperado de https://aresep.go.cr/agua-potable/index.php?option=com_content&view=article&id=2677&catid=58

Banco de Desarrollo de América Latina (2014). *Perfil Logístico de Ecuador*. Recuperado de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_PERLOG%20ECUADOR.pdf?sequence=64&isAllowed=y

Banco de Desarrollo de América Latina (2014). *Perfil Logístico de Uruguay*. Recuperado de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20%20URUGUAY.pdf?sequence=61&isAllowed=y

Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, 2016). *Perfil Logístico de América Latina*. Recuperado de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1022/CAF_PERLOG%20LATAM.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Banco interamericano de Desarrollo (2016). *Análisis de los mecanismos de regulación y promoción de la inversión extranjera directa en Ecuador*. Recuperado de: [file:///C:/Users/usuario/Downloads/Análisis-de-los-mecanismos-de-regulación-y-promoción-de-la-Inversión-Extranjera-Directa-\(IED\)-en-Ecuador.pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/Análisis-de-los-mecanismos-de-regulación-y-promoción-de-la-Inversión-Extranjera-Directa-(IED)-en-Ecuador.pdf)

Banco Mundial (2018). *Persiste la brecha de logística entre los países desarrollados y en desarrollo*. Recuperado de:

- <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/07/24/trade-logistics-gap-persists-between-developed-and-developing-countries>
- Banco Mundial (2019). *Panamá: panorama general*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>
- Bergalli, J, & Lasarga, L. (2016) *Zonas Francas en Uruguay: principales características y beneficios de un régimen que continúa cautivando al inversor extranjero*. Recuperado de: http://www.zeinalabogados.com/imagenes/estudio_zeinal.pdf
- BID Invest (2018). *BID Invest financia la construcción del nuevo puerto de Posorja en Ecuador*. Recuperado de: <https://www.idbinvest.org/es/medios-y-prensa/bid-invest-financia-la-construccion-del-nuevo-puerto-de-posorja-en-ecuador>
- Biz Latin Hub. (2019) ¿Cuáles son los Beneficios de las Zonas Francas en Uruguay? Recuperado de <https://www.bizlatinhub.com/es/beneficios-zonas-francas-uruguay/>
- Biz Latin Hub. (2019) ¿Cuáles son los Beneficios de las Zonas Francas en Uruguay? Recuperado de <https://www.bizlatinhub.com/es/beneficios-zonas-francas-uruguay/>
- BLP LEGAL. (s.f.). *Oportunidades en Zonas Francas – El Salvador*. Recuperado de <http://www.blplegal.com/oportunidades-en-zonas-francas-el-salvador/?lang=es>
- Bravo, J, (1995). *El Diagnóstico de la Empresa*. Madrid, España, Ediciones Díaz de Santos, S.A. Recuperado de: <https://books.google.co.cr/books?id=4LBT2Y2ktQEC&pg=PA37&dq=FODA&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiK19zRk4XgAhUj01kKHbYkDwMQ6AEIKzAB#v=onepage&q=FODA&f=false>
- Cámara de la Industria Textil, Confección y Zonas Francas de el Salvador (2005). *Zonas Francas*. Recuperado de: <https://www.camtex.com.sv/site/sobre-camtex/>

- Cámara de la Industria Textil, Confección y Zonas Francas de El Salvador (2018).
Invertir en El Salvador. Recuperado de:
<https://www.camtex.com.sv/site/invertir-en-el-salvador/>
- Cámara Uruguaya de Logística (2018). Zona Franca. Recuperado de:
<http://www.calog.com.uy/zona-franca/>
- Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica. (2018). Administrador de Proyectos de Construcción. Municipalidad de Limón. Recuperado de:
<https://infoapc.cfia.or.cr/limoacuten.html>
- Comercio Marítimo Centroamericano. (2016). Port of Acajutla. Recuperado de
<https://www.cmc-shipagents.com/puertos/el-salvador/acajutla/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (2008) “*El comercio de servicios en los países miembros de la ALADI: evaluación cuantitativa y normativa*”, elaborado por División de Comercio y Transporte-CEPAL, para ALADI, Distr. LIMITADA LC/L.2874 10 de marzo de 2008 original: español.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2014) *Las zonas francas contribuyen a diversificar las exportaciones de Uruguay*. Recuperado de
<https://www.cepal.org/es/noticias/zonas-francas-contribuyen-diversificar-exportaciones-uruguay>
- Consejo Nacional de Competitividad. (2016). *Índice de Desempeño Logístico 2016*. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/08/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2016.pdf>
- Consejo Nacional de Competitividad. (2018). *Índice de Desempeño Logístico 2018*. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>

- Consortio Marítimo Centroamericano. *Puerto de Acajutla*. Recuperado de <https://www.cmc-shipagents.com/puertos/el-salvador/acajutla/>
- Cordero, D. E. (2016). ACADEMIA DE CENTROAMÉRICA. Retrieved ENERO 7, 2019, from Nueva terminal de Moín. Recuperado de: https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/05/Serie-An%C3%A1lisis-10_%C3%89dgar-Robles_APM-Terminals.pdf
- Costa Rica Propone (2016). *Índice del Progreso Social*. Recuperado de <http://www.costaricaproponer.go.cr/ranking?type=IPS>
- Denzin, Norman K. & Lincoln, Yvonna S. (2005). Introducción a la disciplina y la práctica de la investigación cualitativa. Recuperado de http://www.catedras.fsoc.uba.ar/masseroni/traduccion%20Denzin%20%20Lincoln_Introduccion%20resumida.doc
- Departamento de España Exportación e Inversiones del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (2019). *Ficha país de Ecuador*. Recuperado de <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/libreria-icex/PUB2019820685.html?idTema=10707000&idColeccion=12060359>
- Dirección General de Comercio - Ministerio de Economía y Finanzas. (2019) *Régimen de Zonas Francas en el Uruguay*. Recuperado de <http://zonasfrancas.mef.gub.uy/13000/4/areas/regimen-de-zonas-francas-en-el-uruguay.html>
- DP World (2018). *DP World Posorja firmó una alianza con la Asociación de Zonas Francas de América*. Recuperado de: <https://www.dpworldposorja.com.ec/wp-content/uploads/2018/11/Liberado-BP-Evento-y-post-DPW-firma-convenio-con-AZFA.pdf>
- Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios, Zonas Francas y Regímenes Especiales (2015). *Plan estratégico institucional 2015-2018*. Recuperado de

http://aeropuertoquito.com/transparencia/Transparencia_2017/Marzo_2017/k4-PlanEstrategicoInstitucional-2015-2018.pdf

Estado de la Nación (2018). *Problemas estructurales de la región Huetar Caribe limitan su desarrollo*. Recuperado de: <https://estadonacion.or.cr/wp-content/uploads/2019/07/Carpeta-de-Prensa-PEN-2018.pdf>

Estado de la Nación (2018). *Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano sostenible*. Recuperado de: file:///C:/Users/opcostarica3/Downloads/capitulo_2_equidad_integracion_social_2018.pdf

Estado de la Nación (2018). *Tendencias de la Inversión Extranjera en Costa Rica: Efectos de la reforma de la ley de zonas francas*. Recuperado de http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/018/alonsozonasfra.pdf

Farromeque, R. (2016). Perfil Logístico de América Latina (PERLOG) – URUGUAY. Recuperado de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20%20URUGUAY.pdf?sequence=61&isAllowed=y

Flores, R. (2017). Capítulo III; Metodología de la investigación. Recuperado de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/8917/Capitulo_III_Marco_Metodologico.pdf

Fonseca, R. (2016). *Zonas Francas ocupan al 1% de la población mundial*. Recuperado de: <https://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/918840-330/zonas-francas-ocupan-al-1-de-la-poblacion-mundial>

Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (2018). *Desarrollo económico regional y especializaciones productivas en El Salvador*. Recuperado de

<http://fusades.org/sites/default/files/Desarrollo%20econ%C3%B3mico%20regional.pdf>

Garza, Jeffry. (2018, abril, 26). Proyecto turístico de \$400 millones se gesta en Limón. *La República*. Recuperado de

<https://www.larepublica.net/noticia/proyecto-turistico-de-400-millones-se-gesta-en-limon>

Garza, Jeffry. (2018, marzo, 28). Proyecto convertiría a Limon en el nuevo Cancún. *Diario La República*. Recuperado de:

<https://www.larepublica.net/noticia/proyecto-convertiria-a-limon-en-el-nuevo-cancun>

Garza, Jeffry. (2019, marzo, 26). Limón Arranca su Primera Zona Franca este Año. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.net/noticia/limon-arranca-su-primera-zona-franca-este-ano>

Georgia Tech Panama Logistics Innovation & Research Center, (2019) Zona Libre de Colon. Recuperado de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/special-economic-zones/colon-free-zone/benefits-and-requirements>

Geymona, M. (2018, marzo, 28). Régimen fiscal para Centros de Servicios Compartidos. *El Observador*. Recuperado de

<https://www.elobservador.com.uy/nota/regimen-fiscal-para-centros-de-servicios-compartidos-2018328500>

Gimeno, S. & Pérez, G. (2008). *La Enseñanza: su teoría y su práctica*. Recuperado de

<https://books.google.co.cr/books?id=dYuYJM5ZVpQC&pg=PA149&dq=paradigma+naturalista&hl=es&sa=X&ved=0ahUKewjW3NmX073jAhVtXFkKHxVSBzsQ6AEIJzAA#v=onepage&q=paradigma%20naturalista&f=false>

Grupo ICE. (2019). Tarifas de los servicios eléctricos Recuperado:

<https://www.grupoice.com/wps/wcm/connect/669c79e9-84c9-4682-b63b-136238ebc7e2/Tarifas+actuales.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mTlxgsI>

- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la investigación: Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (6a. ed. --.). México D.F.: McGraw-Hill.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación* (6ta ed.) México D.F.: Mcgraw-HILL / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Ibarra Leonel. (2017, setiembre, 21). Zonas Francas aportan anualmente \$101.5 millones al estado salvadoreño. *El economista*. Recuperado de <https://www.eleconomista.net/economia/Zonas-Francas-aportan-anualmente-101.5-millones-al-estado-salvadoreno-20170921-0021.html>
- Imprenta Nacional Costa Rica. (2012). Acuerdo Ejecutivo N° 475-2011 de la Empresa Overseas Logistics Operations S.A. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2012/02/10/COMP_10_02_2012.html
- Imprenta Nacional Costa Rica. (2015). Acuerdo Ejecutivo N° 0291-2014 de la Empresa Segnini Exportaciones S. A. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2015/01/14/COMP_14_01_2015.pdf
- Iniciativa Social para la Democracia, ISD. (2017). Estudio y Propuestas de Reformas a los Regímenes de Incentivos Fiscales y Regímenes Sancionatorios de la Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización y Ley de Servicios Internacionales. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/13613.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2016). *Censo Nacional de Población 2011*. Recuperado de <http://www.inec.go.cr/Web/Home/GeneradorPagina.aspx>

- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2016). *Encuesta Continua de Empleo*. Recuperado de: <http://www.inec.go.cr/Web/Home/GeneradorPagina.aspx>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos.(2019). *Estimaciones y proyecciones de población*. Recuperado de <http://inec.cr/pobreza-y-desigualdad/otros-metodos-de-pobreza>
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2019). *Guía para la Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, (INEC) y Estado de la Nación, Publicación Indicadores Cantonales 2013*. Recuperado de https://www.estadonacion.or.cr/images/stories/biblioteca_virtual/otras_publicaciones/Indicadores-Cantonales-FINAL-LIMON.pdf
- Instituto Nacional de Logística (2015). *Oportunidad de inversión en Uruguay*. Recuperado de: <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/09/sector2.pdf>
- Instituto Nacional de Logística (2016). *Hub Logístico – Uruguay*. Recuperado de http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/06/file_e63d3a3050.pdf
- Instituto Tecnológico de Costa Rica (2017). *Como hacer negocios en Limón*. Recuperado de: https://www.tec.ac.cr/sites/default/files/media/doc/guia_de_inversion_caribe_2017.pdf.
- Jiménez, R.; E. Robles y G. Arce (2009). Educación y Crecimiento Económico en Costa Rica. En Mesalles, L. y O. Céspedes, Obstáculos al Crecimiento Económico de Costa Rica. Academia de Centroamérica. San José, Costa Rica.
- Junta Administradora Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (2011). Plan Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar

Atlántica Visión 2012-2022: Documento 2 Análisis para la competitividad. JAPDEVA. Limón, Costa Rica

Kuhn, T. (1962). *The structure of scientific revolutions*. Chicago University. Recuperado de

https://projektintegracija.pravo.hr/download/repository/Kuhn_Structure_of_Scientific_Revolutions.pdf

La Gaceta Oficial. Órgano Ejecutivo Nacional. (2011). Ley 32 de Zona Franca

https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/26757_B/GacetaNo_26757b_20110405.pdf

Lafuente, C. & Marin, A. (2008). *Metodologías de la investigación en las ciencias sociales: Fases, fuentes y selección de técnicas*. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/206/20612981002.pdf> (PAG 217)

Ley de zonas Francas (2005).Establecimiento de Zonas Francas. Recuperado de

<http://www.economia-snci.gob.mx/politicacomercial/archivos/ecuador/ZONAS%20FRANCAS/Ley%20de%20Zonas%20Francas.pdf>

Logística Panamá (2019). *Área Económica Especial Panamá Pacífico*. Recuperado de

<https://www.logispa.com/logistica/area-economica-especial-panama-pacifico/>

Martínez, C, (2014). *Técnicas e instrumentos de recogida y análisis de datos*. Madrid, España, Universidad Nacional de Educación a Distancia. Recuperado de

<https://books.google.co.cr/books?id=iiTHAwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=instrumentos+de+recoleccion+de+datos&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjXzdDskoXgAhVkrIkKHZYzDJAQ6AEINTAD#v=onepage&q&f=false>

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (S.F).Dirección General de Comunicación e Información Diplomática. Ficha país El Salvador. Recuperado de

[http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/ELSALVADOR_FI
CHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/ELSALVADOR_FI
CHA%20PAIS.pdf)

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (S.F).Dirección
General de Comunicación e Información Diplomática. Ficha país
Uruguay. Recuperado

[http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/URUGUAY_FICH
A%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/URUGUAY_FICH
A%20PAIS.pdf)

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (S.F).Dirección
General de Comunicación e Información Diplomática. Ficha país
Panamá. Recuperado de

[http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/PANAMA_FICHA
%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/PANAMA_FICHA
%20PAIS.pdf)

Ministerio de Economía y Finanzas - Ministerio de Industria, Energía y Minería. (2015)
Proyecto de Ley de Zonas Económicas Especiales. Recuperado de

[https://www.mef.gub.uy/innovaportal/file/15847/1/zonas_economicas_es
peciales.pdf](https://www.mef.gub.uy/innovaportal/file/15847/1/zonas_economicas_es
peciales.pdf)

Ministerio de Hacienda. (s.f). *Reforma al Capítulo XXIII del Reglamento a la Ley de
Régimen de Zonas Francas: Empresas de Servicios de Logística*.

Recuperado de:

[https://www.hacienda.go.cr/docs/5820e63bb6bbf_REF%20AL%20CAP
%20XXIII%20DEL%20REGL%20A%20LA%20LEY%20DE%20RZF%
20\(SEL\).pdf](https://www.hacienda.go.cr/docs/5820e63bb6bbf_REF%20AL%20CAP
%20XXIII%20DEL%20REGL%20A%20LA%20LEY%20DE%20RZF%
20(SEL).pdf)

Ministerio de Industrias y Productividad (2018). *ZEDE Quito es una realidad*.

Recuperado de: <https://www.industrias.gob.ec/zede-quito-es-una-realidad/>

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (2018) *Índice de Desarrollo
Social 2017*. Recuperado de

http://www.conicit.go.cr/biblioteca/publicaciones/publica_cyt/informes/Indice_Desarrollo_Social_2017.pdf

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (2019) *€1.966 millones son asignados a Limón para proyectos de desarrollo e infraestructura portuaria*. Recuperado de: <https://www.mideplan.go.cr/cl1966-millones-son-asignados-limon-para-proyectos-de-desarrollo-e-infraestructura-portuaria>

Ministerio de Planificación y Política Económica (2014). *Región Huetar Caribe Plan de Desarrollo: Competitividad y Ordenamiento Territorial al 2030*. Mideplan. San José, Costa Rica.

Ministerios de Industrias y Productividad (2014). *Que es una ZEDE*. Recuperado de: <https://www.industrias.gob.ec/que-son-las-zede/>

Monge, A. (2011). *Guía didáctica; Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa*. Recuperado de <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>

Muñoz, M. V. (2007). *Análisis del Régimen Aduanero de Zonas Francas*. Recuperado de <http://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/81/1/IAEN-049-2007.pdf>

Noza, A. (2018). *Principales tipos de Operador Logístico: ¿Cuáles son y qué hacen?* MECALUX LOGISMARKET. Recuperado de <https://www.logismarket.es/blog/tipos-operadores-logisticos-que-hacen/>

Oficina Económica y Comercial de España (2014). *Guía de incentivos a la implantación*. Recuperado de <http://www3.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/mostrarDocumento/?doc=4734231>

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (1998). *Ley de zona Franca*. Recuperado de:

<http://www.proesa.gob.sv/investment/documentation?download=92:ley-de-zonas-francas&start=20>

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, (2013).

“Electricidad”. Recuperado de

<http://www.proesa.gob.sv/inversiones/ipor-que-invertir-en-el-salvador/infraestructura-competitiva/item/314>

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador. (2013).

“Logística”. Recuperado de:

<http://www.proesa.gob.sv/exportaciones/servicios-al-comprador/principales-sectores-de-exportacion/item/305-logistica>.

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador. (2015). *Por qué*

invertir en El Salvador? Recuperado de:

<http://www.proesa.gob.sv/inversiones/ipor-que-invertir-en-el-salvador/infraestructura-competitiva/item/313>

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador. (2013).

“Telecomunicaciones”. Recuperado de:

<http://www.proesa.gob.sv/inversiones/ipor-que-invertir-en-el-salvador/infraestructura-competitiva/item/315>

Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador. (2015).

“Carreteras”. Recuperado de <http://www.proesa.gob.sv/inversiones/ipor-que-invertir-en-el-salvador/infraestructura-competitiva/item/311>

Organización Mundial de Comercio, (s.f.). *Consejo de Comercio de Servicios, de*

nombre Servicios de Logística y Servicios Conexos. Recuperado de:

[file:///C:/Users/User/AppData/Local/Microsoft/Windows/Temporary%20Internet%20Files/Content.Outlook/CR49OSB4/W20%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/AppData/Local/Microsoft/Windows/Temporary%20Internet%20Files/Content.Outlook/CR49OSB4/W20%20(1).pdf)

- Organización Mundial del Comercio (2014). *Acuerdo de Facilitación del comercio*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- Organización Mundial del Comercio (2015). *Acuerdo de Tecnología de información*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/inftec_s/itaintro_s.htm
- Organización Mundial del Comercio (2018). *Examen de Política Comercial de Ecuador – ZEDE*. Recuperado de http://www.sice.oas.org/ctyindex/EQU/WTO/ESPANOL/s383_s.pdf
- Parque Logístico Panamá.(2018). 3 Aspectos Fundamentales De La Ley 32 De Zonas Francas En Panamá. Recuperado de <https://info.plp.com.pa/blog/3-aspectos-fundamentales-ley-32-de-zonas-francas-panama>
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (2016). *Balance de las Zonas Francas: Beneficio Neto del Régimen para Costa Rica 2011-2015*. Recuperado de: https://procomer.com/downloads/zonas-francas/balance_zf_2011_2015.pdf
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (s.f.). Lista de Empresas de Zonas Francas. Recuperado de <https://www.procomer.com/es/inversionista/zonasfrancas#1>
- Ramos, C. (2015). Los paradigmas de la Investigación Científica. Recuperado de http://www.unife.edu.pe/publicaciones/revistas/psicologia/2015_1/Carlos_Ramos.pdf
- Robles, E. (2016). *Análisis; Nueva Terminal de Moin: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón*. Recuperado de https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/05/Serie-An% C3% A1lisis-10 % C3% 89dgar-Robles_APM-Terminals.pdf

Robles, E., & Arce, G. (2011). *Productividad y Progresos Social en Costa Rica*. En Pacheco, A (editor) *Políticas para el Desarrollo de Costa Rica: Competitividad y Progreso Social*, pp. 1-31. VI Jornada Anual de la Academia de Centroamérica. San José, Costa Rica

Rojas, B. (2010). *Investigación Cualitativa. Fundamentos y Praxis*. Caracas: Fedeupel

Sistema Costarricense de información Jurídica. (1978). *Decreto Ejecutivo 7944*. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=59729&nValor3=97717&strTipM=TC

Sistema Costarricense de información Jurídica. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Ley 7210. (1990). *Ley General de Aduanas*. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=11593&nValor3=112093&strTipM=TC

Sistema Costarricense de información Jurídica. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. *Reglamento a la Ley General de Aduanas*. Decreto Ejecutivo N° 25270-H (1996). Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=48352&nValor3=112857&strTipM=TC

Sistema Costarricense de información Jurídica. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. *LEY DE REGIMÉN DE ZONAS FRANCAS*. LEY 7210(1990). Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=11593&nValor3=112093&strTipM=TC

- Sistema Costarricense de información Jurídica. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Decreto Ejecutivo N° 34739-COMEX-H (2008). Reglamento de la Ley General de Zonas Francas. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=64019&nValor3=13890&strTipM=TC
- Sistema Costarricense de información Jurídico. (2019). *Beneficios de la implementación de la modalidad SEL*. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=11593&nValor3=79357¶m2=1&strTipM=TC&lResultado=10&strSim=simp
- Taylor, S. y Bogdan, R. (2000). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. México: Paidós
- Ulate, Anabelle; Gabriel Madrigal; Roger Ortega; y Esteban Jiménez (2012). *Índice de Competitividad Cantonal*. Observatorio del Desarrollo, Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica
- Universidad Andina Simón Bolívar (2011). *Tesis: Las Zonas francas y las Zonas de Desarrollo (ZEDE): Herramientas de Política Económica y Fiscal*. Recuperado de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3018/1/T1093-MT-Tasiguano-Las%20zonas.pdf>
- Universidad Andina Simón Bolívar (2015). *Tesis: El crecimiento de las zonas especiales de desarrollo económico desde la vigencia de los incentivos tributarios contenidos en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Recuperado de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4756/1/T1773-MT-Oleas-El%20crecimiento.pdf>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo (2015). *Fuentes de información*.

Recuperado de

<https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>

Universidad Dr. José Matías Delgado. (2010). *“Importancia y oportunidades sociales y económicas que podría generar una ZAL en el sector logístico para el desarrollo de El Salvador”*. Recuperado de:

<https://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/MER/ADTESCI0001438.pdf>

Universidad Nacional de Colombia (2017). *Evolución del modelo de zonas francas permanentes en el mundo: Con un énfasis en el caso Latinoamericano*.

Recuperado de

<https://www.redalyc.org/jatsRepo/496/49655539025/html/index.html>

Vaillant, M., & Lalanne, A. (2010). *Zonas Francas en Uruguay: actividad económica, comercio exterior y plataforma para la exportación de servicios*.

Recuperado de

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5037/1/zonas_franca_s_uruguay.pdf

ZEDE -Quito (2019). Zona Especial de Desarrollo Económico. Recuperado de

<http://zedequito.com/zede-quito-mas-informacion/>

Zona Franca: El mejor instrumento para la promoción del comercio internacional (Vol.1 / 11 / 2015) Revista de Zonas Francas, p.5. Recuperado de

http://www.sela.org/media/2465385/revista_azfa_primera_edicion.pdf

NOTAS

¹ La investigación cualitativa tiene historias separadas y distinguidas en educación, trabajo social, comunicaciones, psicología, historia, estudios organizacionales, ciencia médica, antropología y sociología. [N. del T.: se corresponde con nota 2 del texto original]

ANEXOS

ANEXO N.º 1

Entrevista a trabajadores de empresas de el Régimen de Zona Franca bajo la modalidad de la Gran Área metropolitana

I INTRODUCCIÓN

Saludos

Los suscritos, Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García y Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la carrera Administración Aduanera y Comercio Exterior en la Universidad de Costa Rica, estamos realizando el trabajo final de graduación, para optar por el grado académico de Licenciado. El estudio se titula “Empresas de Servicios de Logística Integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón”.

Con todo respeto, se le solicita su colaboración en atender las siguientes interrogantes. De antemano se agradece su colaboración y su tiempo.

II INSTRUCCIONES

A continuación, se presenta un grupo de preguntas sobre el tema de interés. Responda con la mayor claridad de acuerdo con su sano criterio.

Utilice los espacios en blanco para responder cada consulta marcando con X o bien detallando su respuesta. La entrevista es estrictamente académica y tiene carácter confidencial.

III. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre y apellidos del entrevistado (a)

Institución en la que se desempeña el entrevistado (a).

Cargo del entrevistado (a)

Profesión:

Lugar y fecha de la entrevista:

Hora de inicio:

Hora de finalización:

1. Que servicios de Logística integral brinda su empresa:

- Manejo de inventarios
- Empaque
- Embalaje
- Fraccionamientos de cargas
- Facturación
- Etiquetado
- Desempaque
- Reempaque
- Reembalaje
- Remarcación
- Agrupamiento y distribución de mercancías
- Otras.

2. ¿Qué motivos influyeron en la elección de la modalidad SEL?

3. ¿Cuáles son las actividades de mayor demanda actualmente en Régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL?

- Manejo de inventarios
- Empaque
- Embalaje
- Fraccionamientos de cargas
- Facturación
- Etiquetado
- Desempaque
- Reempaque
- Reembalaje
- Remarcación
- Agrupamiento y distribución de mercancías
- Otras.

4. ¿Cuáles actividades considera deberían fomentarse?

5. ¿Cuáles son los organismos que apoyan el Régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL

6. ¿Qué otros organismos considera deberían colaborar, además, con el Régimen de Zona Franca bajo la modalidad SEL?

7. ¿Conoce usted los países que constituyen modelo internacional de empresas SEL?

Si () No ()

¿Cuáles?:

8. ¿Cree usted que las Zonas Francas bajo la modalidad SEL, como zonas de tratamiento especial, son viables para ayudar a la Provincia de Limón en la atracción de inversión y desarrollo? Explique.

9. ¿Qué ventajas tiene Costa Rica frente a otros países de la región para la implementación de la modalidad SEL?

10. ¿Qué problemas se han presentado en las empresas de modalidad SEL en las Zonas Francas de Costa Rica?

—

11. ¿Cómo explicaría que las empresas de referencia no hayan alcanzado un nivel óptimo de crecimiento en comparación con las de otros países de la región como Panamá, Salvador, Ecuador y Uruguay?

12. ¿Qué desafíos actuales deberían vencer las empresas interesadas en asumir la modalidad SEL en Costa Rica?

13. ¿Qué alternativas podrían ayudar a incrementar el número de Zonas Francas bajo la modalidad SEL en Costa Rica?

14. ¿Estaría dispuesto a trasladar su operación a la Provincia de Limón?

Si () No ()

Por qué?

ANEXO N.º 2

Entrevista a trabajadores de las Zona Franca de Limón

I INTRODUCCIÓN

Saludos

Los suscritos, Jeison Cerdas Villarreal, Jeffry González Urbina, Karla Hidalgo García y Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la carrera Administración Aduanera y Comercio Exterior en la Universidad de Costa Rica, estamos realizando el trabajo final de graduación, para optar por el grado académico de Licenciatura. El estudio se titula, Empresa de Servicios de Logística Integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón.

Con todo respeto, se le solicita su colaboración en atender las siguientes interrogantes. De antemano se agradece su colaboración y su tiempo.

II INSTRUCCIONES

A continuación, se presenta un grupo de preguntas sobre el tema de interés. Responda con la mayor claridad de acuerdo con su sano criterio.

Utilice los espacios en blanco para responder cada consulta marcando con X o bien detallando su respuesta. La entrevista es estrictamente académica y tiene carácter confidencial.

III. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre y apellidos del entrevistado (a)

Institución en la que se desempeña el entrevistado (a).

Cargo del entrevistado (a)

Profesión:

Lugar y fecha de la entrevista:

Hora de inicio:

Hora de finalización:

1. ¿Bajo cual categoría se desarrolla su empresa en el régimen de zona franca?

2. ¿Considera que la provincia de Limón posee el capital humano calificado para el desarrollo de las operaciones de su empresa?

Si () No ()

Justifique:

3. ¿Cuáles son las ventajas que presenta su empresa de acuerdo a su ubicación geográfica?

4. ¿Cuáles otras ventajas ofrece Limón a los inversionistas?

5. ¿Es la mano de obra calificada y con un alto nivel educativo el principal atractivo?

Si () No ()

Justifique:

6. ¿Porque su empresa decidió instalarse en la provincia de Limón y no en otra región de Costa Rica?

7. ¿Ha cumplido el país con los beneficios e incentivos establecidos en la Ley de Zonas Francas para las empresas fuera de GAMA, específicamente en la provincia de Limón?

Si () No ()

Justifique:

8. ¿Si tuviera la oportunidad de utilizar los servicios de una empresa que brinde Servicios de Logística Integral, estarían dispuesto a hacerlo?

Si () No ()

¿Cuáles servicios considera que su empresa puede utilizar?

- Manejo de inventarios
- Empaque
- Embalaje
- Fraccionamientos de cargas
- Facturación
- Etiquetado
- Desempaque
- Reempaque
- Reembalaje
- Remarcación
- Agrupamiento y distribución de mercancías
- Otras _____

9. ¿Cuáles son los organismos que apoyan el Régimen de Zona Franca y según su criterio, cuáles son los otros que deberían colaborar con el mismo?

-
10. ¿Cuál cree que es la perspectiva de crecimiento para Limón? ¿Se puede esperar un crecimiento aún mayor en áreas como servicios y manufactura avanzada?

11. ¿Qué ventajas tiene Costa Rica frente a otros países de la región en materia de Zonas Francas?

¿Cuál ha sido su experiencia en el ámbito de las Zonas Francas y según su criterio cómo ha ido evolucionando este régimen en el País y a nivel internacional?

12. ¿En qué aspectos debería el Gobierno dar apoyo a este régimen y qué acciones, considera usted, deberían adoptarse para incentivar la inversión en las Zonas Francas de Costa Rica principalmente en la provincia de Limón?

ANEXO N.º 3

Entrevista a trabajadores de instituciones públicas y privadas de Costa Rica relacionados con la figura SEL.

I INTRODUCCIÓN

Saludos,

Los suscritos, Jeison Cerdas Villarreal, Jeffrey González Urbina, Karla Hidalgo García y Dayanna Trejos Zúñiga, estudiantes de la carrera Administración Aduanera y Comercio Exterior en la Universidad de Costa Rica, estamos realizando el trabajo final de graduación, para optar por el grado académico de Licenciatura. El estudio se titula, “Empresa de Servicios de Logística Integral del Régimen de Zona Franca como eje de desarrollo económico en la provincia de Limón”.

Con todo respeto, se le solicita su colaboración en atender las siguientes interrogantes. De antemano se agradece su colaboración y su tiempo.

II INSTRUCCIONES

A continuación, se presenta un listado de preguntas sobre el tema de interés. Responda con la mayor claridad de acuerdo con su sana crítica.

Utilice los espacios en blanco para responder cada consulta marcando con X o bien detallando su respuesta. La entrevista es estrictamente académica y tiene carácter confidencial.

III. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre y apellidos del entrevistado (a)

Institución en la que se desempeña el entrevistado (a).

Cargo del entrevistado (a)

Profesión:

Lugar y fecha de la entrevista:

Hora de inicio:

Hora de finalización:

-
1. ¿Han cumplido las Zonas Francas establecidas actualmente en la provincia de Limón con los objetivos planteados en el proyecto de rentabilidad (Niveles de empleo, exportaciones, aporte tecnológico, entre otros) por ellas propuesto?

Si _____ No _____

Fundamente su respuesta.

-
-
-
2. ¿Qué problemas se han presentado en las Zonas Francas de Costa Rica?

-
-
3. ¿A qué atribuye que las empresas de Zonas Francas de Costa Rica no hayan alcanzado un nivel óptimo de crecimiento, en comparación con las de otros países de la región como por ejemplo Panamá, Salvador, Ecuador y Uruguay?

-
-
4. En el 2018 se implementó la nueva reforma a la ley de Zonas Francas:

- a) ¿Podría, explicarnos las condiciones nacionales que dieron lugar a esa ley?
- b) ¿Cuál ha sido el impacto real de su implementación?

5. ¿Qué desafíos deben afrontar las empresas de modalidad SEL para lograr mayor crecimiento en Costa Rica?

6. ¿Qué alternativas podrían ayudar a incrementar el número de Zonas Francas bajo la modalidad SEL en Costa Rica?

7. ¿Qué ventajas tiene Costa Rica frente a otros países de la región para la implementación de la modalidad SEL en sus empresas?

8. ¿Qué alternativas sugeriría para incrementar el número de empresas de Zona Franca bajo la modalidad de Servicios de logística integral, en la provincia de Limón, para lograr mayor competitividad en el contexto internacional?

9. ¿Cree usted que las zonas francas bajo la modalidad SEL como zonas de tratamiento especial, constituyen vehículo adecuado para contribuir a la atracción de inversión y desarrollo en la provincia de Limón?

10. ¿Identifique las actividades de servicios más empleadas actualmente en las zonas francas?

Manejo de inventarios

Empaque

Embalaje

Fraccionamientos de cargas

Facturación

Etiquetado

Desempaque

Reempaque

Reembalaje

Remarcación

Agrupamiento y distribución de mercancías

(_____)
Otras _____

11. ¿Qué otras actividades deberían fomentarse?

12. ¿Qué acciones ha tomado la Promotora de Comercio Exterior como ente encargado de administrar el régimen de Zona Franca para promover la instalación de estas empresas en las regiones fuera de la GAM?

13. ¿Cuál sería un reto del nuevo Gobierno en materia de Zonas Francas?

14. ¿Cómo vislumbra el futuro de las zonas francas en el país?

15. ¿Qué medidas está tomando Costa Rica para cumplir con la Organización Mundial del Comercio y su postura ante la política de incentivos a las Zonas Francas?
