

**UNIVERSIDAD EN CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
SAN MARCOS**



**“ANÁLISIS DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE Y SU INCIDENCIA EN LA
APERTURA COMERCIAL”**

MIEMBRO DE LA RED
ILUMNO

**PARA OPTAR POR EL GRADO DE
LICENCIATURA EN FINANZAS**

AUTORES:

**ALEXIS HERNÁNDEZ BERMÚDEZ
CAROL UMAÑA MORA
MARINA FERNÁNDEZ-CUESTA ROMÁN**

**SAN JOSÉ, COSTA RICA
JUNIO, 2010**



Clases
virtuales y presenciales



Sede San José

CREEMOS EN VOS
Iniciativa de desarrollo empresarial
y emprendimiento en educación

San Marcos
EN EDUCACIÓN
VIRTUAL

Comité Examinador

Este proyecto fue sometido a la consideración del presente comité examinador de la Universidad en Ciencias Administrativas San Marcos.

Lic. Joaquín Brizuela Rojas
Rector

Lic. Carlos Zúñiga Madrigal
Director Académico

Lic. Evelio Solano Solano
Tutor

Lic. Omar Mora Calderón
Lector

MBA. Mario Acuña Sánchez.
Lector

Alexis Hernández Bermúdez
Sustentante

Marina Fernández-Cuesta Román
Sustentante

Carol Umaña Mora
Sustentante

San José, 14 de Julio de 2010

Licenciado
Evelio Solano Solano
Tutor Académico
Universidad en Ciencias Administrativas San Marcos

Estimado señor:

He revisado el trabajo final de graduación titulado “*Análisis de las Inversiones en Infraestructura de Transporte y su Incidencia en la Apertura Comercial*”; elaborado por los estudiantes: Alexis Hernández Bermúdez, Marina Fernández- Cuesta Román y Carol Umaña Mora.

El trabajo consistió en leer y revisar el escrito del proyecto y hacer las recomendaciones de forma y fondo que se encontraron en dicha revisión, las cuales cumplieron en toda su extensión.

Por lo tanto, autorizo a los autores a exponer públicamente este proyecto final de graduación y así optar por el grado de Licenciatura en Finanzas.

Cordialmente,

Lic. Omar Mora Calderón
Lector

San José, 14 de Julio de 2010

Licenciado
Evelio Solano Solano
Tutor Académico
Universidad en Ciencias Administrativas San Marcos

Estimado señor:

He revisado el trabajo final de graduación titulado “*Análisis de las Inversiones en Infraestructura de transporte y su incidencia en la apertura comercial*”; elaborado por los estudiantes: Alexis Hernández Bermúdez, Marina Fernández- Cuesta Román y Carol Umaña Mora.

El trabajo consistió en leer y revisar el escrito del proyecto y hacer las recomendaciones de forma y fondo que se encontraron en dicha revisión, las cuales cumplieron en toda su extensión.

Por lo tanto, autorizo a los autores a exponer públicamente este proyecto final de graduación y así optar por el grado de Licenciatura en Finanzas.

Cordialmente,

MBA. Mario Acuña Sánchez
Lector

San José, 14 de Julio de 2010

Licenciado
Joaquín Brizuela Rojas
Rector
Universidad en Ciencias Administrativas San Marcos

Estimado señor:

El suscrito; Lic. Evelio Solano Solano, Tutor Académico del proyecto de graduación realizado por los estudiantes: Alexis Hernández Bermúdez, Carol Umaña Mora y Marina Fernández–Cuesta Román; hago constar que he dirigido y revisado el proyecto denominado “*Análisis de las Inversiones en Infraestructura de Transporte y su Incidencia en la Apertura Comercial*”; así mismo, dicho trabajo cumple con los requisitos establecidos reglamentariamente por la Universidad para optar por el grado académico de Licenciatura en Finanzas.

Por lo anterior; autorizo a los autores a exponer públicamente este proyecto final de graduación, el día viernes 25 de junio del 2010.

Cordialmente,

Lic. Evelio Solano Solano.
Tutor Académico

ÍNDICE

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES	4
1.1 Importancia de la apertura comercial	5
1.2 Objetivos.....	6
1.2.1 Objetivo general.....	6
1.2.2 Objetivos específicos:.....	6
1.3 Alcance	7
1.4 Antecedente	7
1.4.1 La infraestructura de transporte en Latinoamérica.....	7
1.4.2 Políticas de infraestructura del transporte	8
1.4.3 Desarrollo de la infraestructura del transporte en Costa Rica	10
1.4.4 Principales aspectos de la infraestructura portuaria	15
1.4.5 Inversión en infraestructura del transporte	18
1.5 Marco contextual.....	19
1.5.1 Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, (INCOP).....	20
1.5.2 Contenido específico de los contratos suscritos.....	25
1.5.3 Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera.	26
1.5.3.1 Referencia del contrato.....	26
1.5.3.2 Descripción de los servicios.....	27
1.5.3.3 Aspectos de orden financiero	29
1.5.3.4 Aspectos de gestión operativa.....	30
1.5.4 Contrato de concesión para la gestión de servicios públicos de la terminal de Puerto Caldera.....	32
1.5.4.1 Referencia del contrato.....	32
1.5.4.2 Descripción de los servicios a prestar	33
1.5.4.3 Aspectos de orden financiero	35
1.5.5 La Secretaría de Fiscalización de Concesiones	35
1.5.5.1 Funciones generales de la Secretaria de Fiscalización	36
1.5.6 El puerto de Limón-Moín y la Junta de Administración y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)	39
1.5.6.1 Marco legal de JAPDEVA.....	40
1.5.6.2 Estructura Orgánica de JAPDEVA	40
1.5.6.3 Descripción de las funciones	40
1.5.6.4 Conformación de la Administración de Desarrollo.....	41
1.6. Limitaciones.....	43
1.7. Metodología	43
CAPÍTULO II	
DIAGNOSTICO SITUACION ACTUAL	44
CAPÍTULO III	
ANALISIS DE LA SITUACION DIAGNOSTICADA	46
3.1 Análisis financiero de las empresas a cargo de los contratos de terminal general y terminal granelera	47
3.1.2 Análisis financiero de la Sociedad Portuaria de Caldera, SPC.....	53

3.2 Ausencia de plan estratégico de infraestructura del transporte de largo plazo.....	59
3.3 Inversión en infraestructura menor al 2% del PIB.....	61
3.4 Limitaciones de recursos en materia de infraestructura portuaria	63
CAPÍTULO IV	
PROPUESTA PARA MEJORAR LA SITUACION.....	65
4.1 Propuesta para Sociedad Portuaria de Caldera, S.P.C.....	67
4.2. Formulación de un plan estratégico de infraestructura del transporte de largo plazo...	71
4.3 Inversión en infraestructura	74
4.4 Baja inversión en infraestructura del transporte y enfoque concentrado en carreteras.	76
CAPÍTULO V	
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	79
5.1 Conclusiones	80
5.2 Recomendaciones.....	81
BIBLIOGRAFÍA	82

INTRODUCCIÓN

Costa Rica experimentó un deterioro progresivo en la infraestructura de transporte desde hace aproximadamente treinta años, y el Estado no logra vincular los componentes necesarios, para crear una cultura apegada a los estándares internacionales de calidad, en lo que se refiere al mantenimiento de una red vial, puertos, ferrocarriles y aeropuertos que contribuyan con la calidad de vida de los ciudadanos y en armonía con el ambiente.

Por otra parte, desde hace veinte años, Costa Rica impulsa una estrategia de desarrollo basada en la inserción a los mercados mundiales, debido a que su economía es pequeña, y para generar ingresos para su población, es necesario producir más de lo que, actualmente, genera el país, para poder posesionar a Costa Rica en los mercados internacionales, pero la falta de solvencia de la economía costarricense ocasiona que no se cuente con la infraestructura de transporte necesaria para apoyar su crecimiento y de, esa manera, aprovechar las oportunidades que brinda la apertura de mercados.

No obstante, los antecedentes de Costa Rica en el manejo de la estrategia de las finanzas públicas, orientadas hacia la inversión en infraestructura de transporte, el panorama es desalentador, si se compara la realidad nacional, con lo que sucede en países en vías de desarrollo.

Por ejemplo, en materia de puertos, el desarrollo en el resto de países de Centroamérica, desde hace varios años, representa una amenaza para el país; por cuanto, es superada por niveles de inversiones superiores, pudiéndose presentar el caso de que, a un importador le resulte más barato traer el producto a nuestro país a través de un puerto extranjero y movilizar dicha mercadería vía terrestre, ya sea porque el puerto local no tiene la capacidad para atender naves de determinado calado, o porque los costos de operación de los puertos nacionales superan los de países vecinos.

En este sentido, resulta vital para el país contar con puertos eficientes y acordes con las necesidades para su crecimiento económico. En tanto, el país no dé saltos cuantitativos y cualitativos, en esa materia, podría generar efectos negativos para la economía nacional.

Por tales razones, nuestro equipo decidió desarrollar este proyecto de graduación, que permita presentar una propuesta que sirva como base de discusión, en aras de buscar una solución a esa problemática. Si bien es cierto, es una propuesta, no es única y, por lo tanto, está sujeta a reformas, cambios y lógicamente a mejoras.

El trabajo se expone en cinco capítulos. El capítulo primero resume los aspectos generales del estudio; en el capítulo segundo, se describe el diagnóstico de la situación actual; en el tercero, por su parte, se explica, en detalle, el análisis de los resultados que originaron nuestra propuesta, que se describe en el capítulo cuarto, para culminar nuestro análisis en el capítulo quinto con las conclusiones del estudio y las recomendaciones que pretenden colaborar con la implementación de una fórmula que coadyuve, aunque sea en parte, de la dotación de un documento que ayude en la toma de decisiones, hacia una mejora en la infraestructura vial en beneficio del desarrollo del país.

CAPÍTULO I
ASPECTOS GENERALES

CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES

1.1 Importancia de la apertura comercial

En octubre de 2007, Costa Rica decidió, mediante un referéndum, convertir el Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y Estados Unidos en Ley de la República; además, en la actualidad, se mantienen rondas de negociación con la Unión Europea y ya se realizó el Tratado de Libre Comercio con China, panorama irreversible que obliga con mayor razón, a reflexionar sobre las condiciones de nuestro país.

Como muchos otros países de América Latina y otras latitudes, en la última década, Costa Rica abandonó, paulatinamente, su estrategia proteccionista de desarrollo, para buscar una mayor apertura de su economía con el resto del mundo.

El debate sobre las ventajas y desventajas de la apertura comercial fue intenso, y dio paso a la formación de un consenso en torno a una mayor integración del país a la economía internacional.

Actualmente, es difícil encontrar entre las diferentes fuerzas nacionales, una oposición seria a la liberalización comercial; sin embargo, el paso de la teoría a la práctica ha sido lento; la discusión se centra en la forma de llevar adelante el proceso y en determinar la velocidad y secuencia de las políticas de liberalización comercial; una parte de la preocupación gira alrededor de los costos del ajuste para las empresas; otros protagonistas opinan sobre las consecuencias de llevar adelante la reforma comercial y su complemento con otras medidas políticas, como la reforma del estado o el costo social de la apertura. No obstante, cada día son más los países que escogen sustentar su crecimiento, en una economía abierta, así lo decidieron hace varias décadas los países asiáticos, cuyos éxitos están a la vista del mundo. También, países de América Latina como Chile, lo decidió hace veinticinco años y más recientemente México.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

Analizar la coyuntura en materia de infraestructura de transporte que posee el país de cara a la apertura comercial, con énfasis en infraestructura portuaria, con el fin de proponer recomendaciones sobre la problemática encontrada.

1.2.2 Objetivos específicos:

- a) Conocer los antecedentes que han permitido el desarrollo del país en materia de infraestructura de transporte.
- b) Analizar la situación actual de la infraestructura de transporte en nuestro país y su incidencia frente a la apertura comercial.
- c) Realizar un diagnóstico general sobre los principales puertos del país. (Limón, Moín, Caldera).
- d) Conocer en detalle la composición de los contratos que conforman la concesión de Puerto Caldera (Terminal General y Terminal Granelera).
- e) Analizar la situación financiera de las Empresas Sociedad Portuaria de Caldera, SPC, S.A. y la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A., actuales concesionarias de Puerto Caldera.

1.3 Alcance

El estudio comprendió el análisis de la evolución en infraestructura de transporte y su incidencia frente a la apertura comercial, enfocándose en el transporte portuario y un análisis financiero durante el periodo de abril a setiembre de 2008, de las empresas que concesionan, actualmente, el Puerto Caldera,(Sociedad Portuaria de Caldera, SPC, S.A. y la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A).

1.4 Antecedente

La infraestructura de transporte sirve de apoyo para el desarrollo de la actividad económica y social de un país, está presente en casi todos los sectores y representa, quizá, solo el componente más significativo del capital de una economía.

1.4.1 La infraestructura de transporte en Latinoamérica¹

En diciembre de 2007, en una nueva edición del ranking de infraestructura de transporte para América Latina; se publicó un artículo titulado “*En la Vía Lenta*”, que describe una problemática ilustrada de la siguiente forma:

“...estudio de Booz Allen Hamillton señaló que la región requerirá inversiones por US\$ 7,45 billones en su infraestructura urbana en los próximos 25 años para renovar sus sistemas obsoletos y satisfacer la creciente demanda de servicios básicos a sus habitantes. El monto es equivalente al 18,2% de las inversiones que requiere todo el mundo, demasiado para una región que apenas representa el 6% del PIB global y el 12% de la población del planeta.”

Por su parte, Latinoamérica tiene un desafío que puede ser guiado por referentes de gestión como el Ministerio de Obras Públicas en Chile, institución de amplio reconocimiento por sus logros en materia de infraestructura. A todo el Continente le restan desafíos en ocho ejes que han sido definidos como los necesarios para posibilitar el desarrollo de infraestructura:

¹ Revista América Economía, edición diciembre de 2007

- Visión de la autoridad
- Capacidad técnica y del sector público
- Capacidad estratégica del sector público
- Disposición a crear grandes proyectos
- Liderazgo
- Rentabilidad en el largo plazo
- Fuerte industria local
- Disponibilidad de inversión local.

Según los análisis de los resultados, la indicada revista resaltó que: *“no obstante, el estar tan atrasados puede ser una ventaja. A medida que la globalización avanza, la región tiene una oportunidad única de repensar su infraestructura básica, volver a pensar la manera cómo se vincula productivamente con el mundo y rediseñar una infraestructura básica para la competitividad de largo plazo”*.

1.4.2 Políticas de infraestructura del transporte

Las políticas de transporte de un país son altamente relevantes por su impacto sobre la productividad, el empleo y crecimiento general de la economía, ya que afectan directamente la movilidad de bienes y de personas; por lo tanto, deberá ser una herramienta eficaz, para alcanzar el desarrollo económico y social esperado e impulsar la competitividad.

El alto costo y la complejidad de tener una infraestructura de transporte de calidad hacen que las inversiones, en esa materia, sean totalmente planificadas de manera estratégica y con fundamento técnico, que garanticen la maximización del recurso y que el país pueda contar con un sistema de transporte de acuerdo con sus necesidades.

Al respecto, La Contraloría General de la República², indicó que Costa Rica no cuenta con un plan estratégico en infraestructura de transporte, el cual es de suma importancia para el desarrollo del país. Es necesario un plan nacional de transporte con políticas bien definidas y con una visión a largo plazo, que permita orientar las inversiones, también en el corto y mediano plazo, y que vea el sistema de transporte, no como un fin en sí mismo, sino como un instrumento al servicio de los grandes objetivos de desarrollo económico y social del país, tomando en consideración el modelo de desarrollo territorial, turístico y comercial de la Nación.

En ese estudio, también, se evaluó la planificación de las inversiones en infraestructura del transporte para el período 2007-2010, contenida en el Plan Nacional de Desarrollo, por un monto de ₡841.978,5 millones. El objetivo fue determinar si dicha planificación, que es la única vigente en el país, dada la ausencia de un Plan Nacional de Infraestructura del Transporte de largo plazo, se fundamenta razonablemente en criterios técnicos y si responde a las necesidades de la sociedad.

Por otra parte, desde el punto de vista económico, una apertura comercial exitosa, es una de las llaves que conducen a un país por fortalecer y mantener sus niveles de crecimiento en el corto, mediano y largo plazo.

Para experimentar un crecimiento sostenido, la economía debe estar abierta al comercio y la inversión con el resto del mundo. En las últimas décadas, ningún país ha mejorado sustancialmente el nivel de vida de los habitantes sin abrirse a la economía mundial. La apertura debe acompañarse de otras condiciones, como la estabilidad macroeconómica y política. Una deficiente infraestructura vial, es una limitante para el desarrollo del comercio, y por ende, un freno al crecimiento económico del país. Es importante analizar la relación existente entre una eficiente red vial, la apertura al comercio internacional y los países que han reflejado altos niveles de crecimiento económico en los últimos tiempos.

1.4.3 Desarrollo de la infraestructura del transporte en Costa Rica

² Informe Nro. DFOE-OP-3-2008, emitido el 27 de junio de 2008, por el Área de Obra Pública de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la Contraloría General de la República.

Una infraestructura de transporte moderna y eficiente, resulta una poderosa herramienta para impulsar el desarrollo del país. Costa Rica presenta limitantes que no permiten al Estado avances significativos en ese campo, por ejemplo, la falta de planes a mediano y largo plazo, la ausencia de políticas que, a través de los diferentes gobiernos le den continuidad a los proyectos y obras necesarias para fortalecer el país.

La modernización de la infraestructura portuaria es vital para la economía del país, ya que por ejemplo, en este momento, en Limón, los barcos grandes no pueden atracar ya que el calado permitido es de 10 metros; esos barcos optan por trasladarse a puertos de países vecinos, el espacio reducido del que se dispone, hace que los barcos esperen muchas horas para atraque y eso crea atrasos para su desembarque.

En Costa Rica, el sector de infraestructura del transporte presenta fuertes rezagos durante los últimos treinta años y que obligan al Estado a tomar acciones concretas que le permita competir con otros países; sin embargo, no se han planificado adecuadamente.

Entre los factores más importantes generados por ese rezago se mencionan:

- La emisión de leyes en los años noventas, que no cumplieron sus expectativas, ni los resultados esperados.
- La ausencia de liderazgo, ya que en los últimos dieciséis años el país tuvo diez ministros en la cartera de Transportes.
- La ausencia de planes estratégicos, actualizados y estructurados en materia de transporte que orienten esa materia a nivel de desarrollo sostenible y no partidistas a corto plazo.

Tampoco, se cuenta con un plan actualizado en infraestructura de transporte; un ejemplo, es el “Plan de Desarrollo Portuario del año 1995”, elaborado con la cooperación del “Instituto Japonés de Desarrollo”, el cual, desde esa época proponía la urgencia de que el país invirtiera en infraestructura portuaria durante el periodo 1996 al 2000, al menos \$151

millones; sin embargo, eso nunca se dio; además, se recomendó inversiones para el año 2010 de \$132 millones.

Los problemas estructurales del déficit fiscal, que aún hoy, se encuentran sin resolver, repercuten directamente en los recursos que se deben girar al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), para el desarrollo de infraestructura vial del país.

Según el undécimo informe del Estado de la Nación, el 64% de la red vial nacional se encuentra en mala o pésima condición; un 22% en estado regular y apenas el 14% se puede considerar en buenas condiciones.

Por otra parte, cabe destacar algunos proyectos bajo la modalidad de “concesión de obra pública”, si bien es cierto, han presentado problemas para su cumplimiento, por ejemplo, la carretera Naranjo-Florencia, o el inicio del corredor San José-Caldera, el cual se retrasó varias veces y los diferentes problemas surgidos en materia de equilibrio económico financiero, para la carretera San José-San Ramón, como se comenta más adelante, ahora forman parte de los proyectos importantes para su ejecución y culminación.

a. Principales aspectos de la infraestructura vial

A continuación, se citan algunos aspectos que afectan el desarrollo vial de Costa Rica:

- El rezago en el desarrollo de proyectos de infraestructura importantes.
- Inadecuado marco orientador en esa materia (ausencia de Plan Estratégico de Infraestructura de Transporte, PEIT), actualmente el único marco orientador es el Plan Nacional de Desarrollo del periodo 2007-2010.
- El colapso de la red vial nacional (Incremento de la flota vehicular de más del 200%).
- El 75% de la red vial nacional se encuentra de regular, a mal estado.

- Falta de consolidación de proyectos, a través de la figura de la concesión de obra pública.

b. Proyectos importantes en marcha

Como se indicó antes, se han presentado problemas en la ejecución de algunos proyectos, el Gobierno tiene en transcurso, varios procesos que pretende contribuir con la calidad de vida de los ciudadanos, entre ellos:

- Naranjo-Florencia (financiado con recursos del Banco Centroamericano de Integración Económica, BCIE, donaciones y propios, longitud 30 kilómetros).
- San José-Caldera (financiado a través de la figura de la concesión).
- Costanera Sur (financiado con recursos BCIE y propios).
- San José-San Ramón (financiado a través figura de la concesión-longitud 50 kilómetros).

c. Experiencia en proyectos:

Si bien es cierto, el interés del Estado, es el desarrollo de la red vial; no obstante, se fracasó en algunos proyectos, tales como:

- El proyecto de concesión del corredor San José-Caldera (tres concesionarios, más de ocho años de que el proyecto se adjudicó, más de veinte años desde su concepción).
- El proyecto de obra pública de la carretera Naranjo-Florencia (más de treinta años de su concepción, diseños inadecuados, problemas de expropiaciones, problemas en el financiamiento, contrato autorizado desde 2002, orden de inicio hasta octubre 2005, avance del proyecto de un 40%, aún a la fecha se está replanteando el proyecto).

- El proyecto de concesión de la carretera San José-San Ramón, con más de cinco años de adjudicado, se han efectuado tres cambios de concesionarios, por problemas de equilibrio económico financiero, cierre financiero, expropiaciones, entre otras.

d) Principales aspectos de la infraestructura aeroportuaria

En lo que respecta de materia aeroportuaria, el panorama hasta ahora, no es muy halagador, ya que se negoció nuevamente el contrato con el gestor interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, donde se han tenido problemas para la ejecución de las obras de esa terminal; a su vez, el aeropuerto Daniel Oduber en Liberia, requiere cambios sustantivos, para ponerlo en ejecución de conformidad con el desarrollo turístico y económico de la zona.

Estudios recientes de la Contraloría General de la República³ determinaron la ausencia de planes integrales en materia de aeropuertos, ya que, en los existentes, la información es aislada y no responden a un enfoque sistémico.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se concesionó a la empresa privada por medio de la figura de la gestión interesada⁴; sin embargo, el desarrollo de las obras para las fases I y II del proyecto, presentan un avance aproximado del 50% debido a los problemas que se han presentado en la ejecución del contrato (Contrato de Gestión Interesada de los Servicios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría).

³ Ídem 2.

⁴ Figura prevista en la Ley de Contratación Administrativa.

Las fases I y II corresponden a:

- Reconstrucción de la pista principal de aterrizaje (25/07)⁵
- Reconstrucción de la calle de rodaje Delta.
- Construcción de una calle de rodaje paralela sur.
- Reconstrucción de las rampas de estacionamiento de los aviones
- Construcción del edificio terminal del aeropuerto
- Ampliación y remodelación de las salas de abordaje.
- Reubicación de las instalaciones de Base 2.
- Construcción del edificio de mantenimiento⁶.

Ese aeropuerto, sufrió problemas de distinta índole como:

- Tarifarios.
- Problemas de financiamiento.
- Equilibrio económico financiero.
- Retraso significativo de las obras a desarrollar.

El Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós está en proceso de concesionarse a una empresa privada mediante un contrato que contempla el diseño, construcción, mantenimiento y operación de una nueva terminal de pasajeros.

⁵ Denominación oficial de la pista principal de aterrizaje por su ubicación geográfica.

⁶ Fuente: Contrato de Gestión Interesada del de los Servicios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI).

En relación con ese aeropuerto, el Gobierno tenía la expectativa de que las obras de ampliación del edificio terminal finalicen seis meses después de iniciadas, de acuerdo con lo establecido en el contrato que se adjudicó al consorcio Coriport S.A. el cual está conformado por cinco empresas, a saber MMM Aviation Group, S.A, Houston Airport System, Emperador Pez Espada S.R.L, Brad & Tod Corporation, S.R.L y Cocobolo Inversiones, S.R.L.

Actualmente se están llevando a cabo algunas reformas para poder acomodar más llegadas y salidas de vuelos internacionales. El aeropuerto ha aumentado su rampa de aviones para dar capacidad a 4 aviones y esta construyendo 2 edificios nuevos para abarcar más pasajeros.

1.4.4 Principales aspectos de la infraestructura portuaria

a) La operación de los puertos en Limón

La operación de esos puertos generan pérdidas al país, ya que el Sindicato de Trabajadores de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (SINTRAJAP) se opuso a cambios en la estructura de esos puertos, por lo que promueve paros o tortuguismo por varios días, lo cual provocó atrasos en la carga y descarga de los buques y, por lo tanto, mayores costos por el servicio.

El 80% de los productos que se importan y exportan se realiza a través de los puertos y el 75% de la carga se moviliza a través del Puerto de Moín-Limón (Zona Atlántica).

No obstante, el puerto no cuenta con las características, ni el equipo de clase mundial, (tarifas poco competitivas, congestionamiento de buques, insuficiencia de patios de carga, altos niveles de sedimentación en los muelles), que permitan el atraque de buques de mayor calado. Actualmente, su desarrollo se financia con recursos propios.

Puerto Caldera (Zona Pacífica), recientemente fue concesionado, y generó incrementos importantes en su eficiencia y modernización de equipo.

b) La experiencia en la concesión de puerto Caldera

Aunque en el proyecto de concesión del puerto de Caldera, transcurrieron más de seis años, desde su concepción hasta que se dio la orden de inicio; ese proceso presentó problemas jurídicos y esquemas poco claros, en materia de equilibrio económico financiero y tarifario; sin embargo, logró modernizarse en forma importante a través de la utilización de nuevos equipos, de mayor eficiencia, se logró una reducción significativa en la estadía de los barcos en el muelle, por lo que se esperaba que la modernización del puerto de Atlántico, también, traiga beneficios a la economía del país, a través de la concesión de esas obras.

c) Aspectos importantes en materia de infraestructura ferroviaria

En el transporte ferroviario se realizan esfuerzos para reactivar los servicios de tren de pasajeros en varias zonas del país; por ahora, el servicio se brinda en la ruta desde Pavas hasta San Pedro y San José a Heredia, y viceversa.

La ausencia de proyectos relevantes en cuanto a infraestructura ferroviaria a generado un rezago importante.

Los esfuerzos realizados a partir de 2004, por reactivar dicho medio de transporte, reflejan una infraestructura deteriorada de más de 40 años sin uso.

Las rutas que actualmente se utilizan son:

- Carga: Puerto Moín-Atlántico
- Pasajeros: Rutas cortas dentro de la capital con gran demanda.

Entre las acciones más importantes para la reactivación total del transporte ferroviario se encuentran:

- Un estudio de factibilidad que pretende financiar con la figura de la concesión el tren metropolitano.

- Reactivación de varias rutas para el transporte de carga y pasajeros.

En el proyecto del tren metropolitano, no ha habido claridad entre los distintos gobiernos de turno, eso refleja una inadecuada planificación y retrasos en los proyectos.

d) Inversiones en el sector transporte respecto del producto interno bruto por áreas

Del análisis de los datos del Anuario Estadístico del MOPT de los años 2005 y 2006 se desprende lo siguiente:

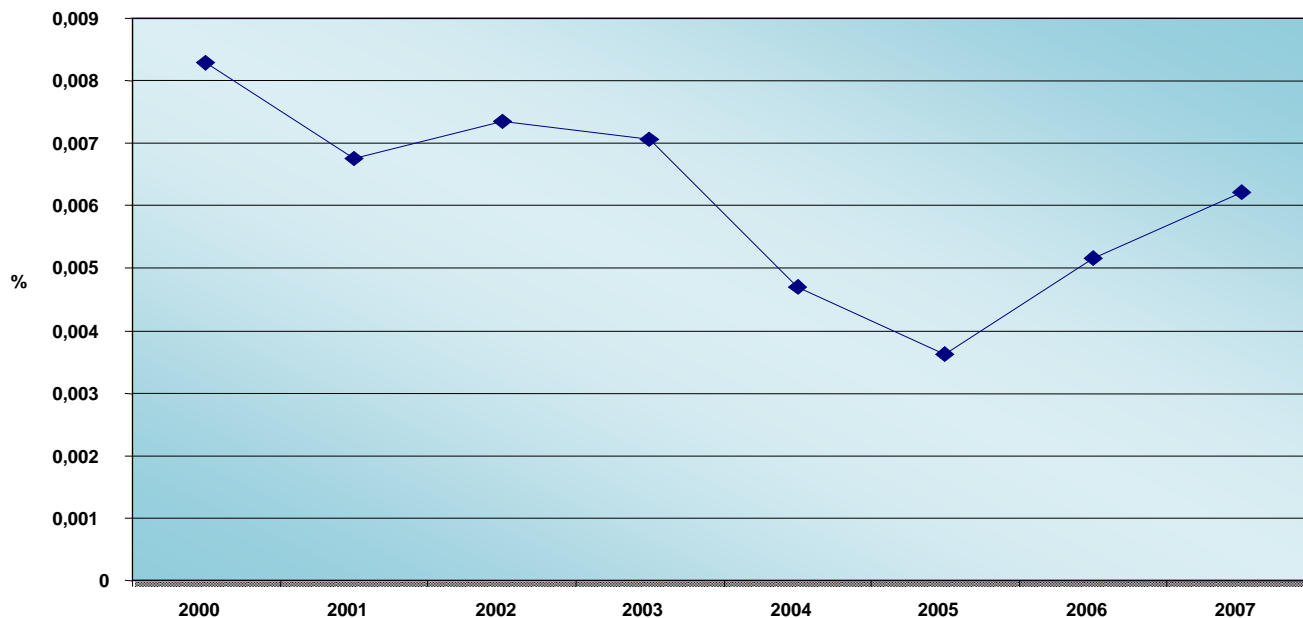
Costa Rica no ha alcanzado invertir más de 0,83% del PIB en infraestructura del transporte entre 2000 y 2006, lo que evidencia, a la luz de estudios del Banco Mundial y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), que en esta materia el país ha sufrido un rezago importante.

De acuerdo con la institución financiera internacional citada *“La región gasta en la actualidad menos de 2% del PIB en infraestructura, cuando necesitaría entre 4% y 6% anual para mantenerse a la misma altura o bien alcanzar a países que antiguamente iban a su zaga, como Corea o China”*. Asimismo, para los países latinoamericanos *“mejorar la infraestructura de la región al nivel de Corea (la mediana entre los Tigres) podría traducirse en ganancias, en términos del crecimiento del PIB per cápita, de 1,4% a 1,8% anual. Sin embargo, la inversión necesaria sería sustancial: al menos entre 4% y 6% del PIB anual durante 20 años”*.

1.4.5 Inversión en infraestructura del transporte⁷

Una mayor asignación de recursos a las entidades del Sector durante el actual período de gobierno se refleja en el aumento que se experimenta en los niveles de inversión en infraestructura del transporte a partir de 2006. Ahora bien, a pesar de esos aumentos en los niveles de inversión, no se están alcanzando los niveles idóneos, ya que según los expertos se debe invertir entre un 2% y un 4% del PIB para lograrlo. El cuadro siguiente muestra un porcentaje de inversión del año 2007 (0,62%), muy alejado de los estándares internacionales, y que no recupera al nivel alcanzado en el año 2000 (0,83%).

**Porcentaje del PIB dedicado a la inversión en Infraestructura del Transporte.
Años 2000-2007**



Fuente: Memoria anual de la Contraloría General de la República, 2008

El país debió invertir cerca de un 75% adicional en los años 2006 y 2007 (equivale a ¢107.162,0 millones) para que le permitiera lograr una inversión en infraestructura del transporte de al menos el 1% del PIB en esos años. En conclusión, si bien es cierto, el país incrementó sus niveles de inversión en materia de infraestructura del transporte, aún están por debajo de los estándares internacionales y, por ende, alejados de montos de inversión

⁷Memoria anual de la Contraloría General de la República, 2008

que permitan en el mediano plazo, sacar al país del rezago en que se encuentra en esta temática.

Durante el período 2000-2007 la inversión en infraestructura se caracterizó por una predominante concentración en carreteras, en detrimento del desarrollo integral, paralelo y vinculado, de otros medios de transporte; igualmente, importantes para el desarrollo del país. En el cuadro siguiente, se observa la disparidad entre medios de transporte complementarios como las carreteras y el ferrocarril, pues mientras el primero ve como mínimo el 74,8% de las inversiones, en el desarrollo del ferrocarril se invirtió como máximo un 0,8%.

Inversiones en medios de transporte y estructura porcentual								
Período 2000-2007								
(millones de colones)								
Medio/Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Carreteras	36.050,17	30.548,47	37.155,77	36.894,10	36.659,11	32.533,50	55.649,53	82.012,12
Puertos	3.643,05	4.889,62	2.683,20	2.796,00	815,56	1.135,40	2.544,71	558,94
Aeropuertos	1.072,16	1.045,35	4.727,62	9.514,33	606,35	754,82	751,55	1.230,34
Ferrocarriles	-	-	-	132,73	214,68	11,30	408,70	536,20
Total	40.765,38	36.483,44	44.566,59	49.337,16	38.295,70	34.435,02	59.354,49	84.337,60
Porcentaje del total								
Carreteras	88,43%	83,73%	83,37%	74,78%	95,73%	94,48%	93,76%	97,24%
Puertos	8,94%	13,40%	6,02%	5,67%	2,13%	3,30%	4,29%	0,66%
Aeropuertos	2,63%	2,87%	10,61%	19,28%	1,58%	2,19%	1,27%	1,46%
Ferrocarriles	0,00%	0,00%	0,00%	0,27%	0,56%	0,03%	0,69%	0,64%
Fuente: Memoria anual de la Contraloría General de la República, 2008								

1.5 Marco contextual

De cara al déficit que presenta el país en materia de infraestructura del transporte, particularmente, en materia de puertos, principal enfoque del presente estudio, el país apostó a mejorar la eficiencia de uno de sus principales puertos (Caldera) a través de la figura de concesión de obra pública, lo cual implicó una reestructuración integral del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).

1.5.1 Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, (INCOP)

a) Organización

El INCOP, es una institución autónoma de Costa Rica creada mediante la Ley No. 1721, del 28 de diciembre de 1953 y sus modificaciones.

Su fin primordial es fortalecer la economía del país, asumiendo las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de suministrar eficientes servicios portuarios y facilidades en la vertiente del pacífico.

La Institución tiene la responsabilidad de administrar las siguientes facilidades e instalaciones relacionadas con su objetivo principal, a saber:

i) Muelle de Caldera

El muelle Caldera es la principal terminal bajo la administración del INCOP, y en la actualidad, es la única del país destinada a la importación de granos, entró en operaciones en marzo de 1882, con una infraestructura preparada para atender buques modernos de diferentes características y capacidades de hasta 30.000 toneladas de registro bruto, y es el punto de embarque y desembarque de contenedores, mercadería general, vehículos y otros productos, así como cruceros.

La zona comprende un rompeolas de aproximadamente 340 metros de longitud, que tiene como objetivos, minimizar la agitación del agua y brindar la máxima seguridad a los buques. Su pantalla de atraque tiene capacidad para tres barcos.

ii) Muelle de Golfito

El muelle se dedica, principalmente, para el atraque de cruceros turísticos. Adicionalmente, el INCOP tiene la administración de la plaza de artesanías, que se ubica junto al muelle.

iii) Muelle de Quepos

Ese muelle se dedica, principalmente, a la atención de la pesca deportiva y al desarrollo turístico.

iv) Muelle Punta Morales

Dedicado a las exportaciones de caña de azúcar, este puerto es operado por una compañía privada. El INCOP brinda los servicios de atraque y desatraque y del servicio que se denomina oficial a bordo.

b) Cronología del proceso de concesión de Puerto Caldera

A finales de la década pasada, el Gobierno de la República encomendó la realización de un profundo análisis del sistema portuario a efectos de identificar las mejores opciones de modernización, basadas en los siguientes principios:

- Utilización óptima del marco jurídico vigente en el país para facilitar la participación del sector privado en las actividades portuarias.
- Identificación de la situación existente en el sector, contrastándolo con las necesidades nacionales y estándares internacionales.
- Identificación de las oportunidades del comercio portuario.
- Posibilidades de inversión para el sector privado ante las contingencias estatales en la materia.
- Mejora de la calidad de los servicios.

- Reconversión laboral, políticas de mitigación, formación, especialización y empresarial.
- Adaptación institucional del sector a través de una organización eficiente y moderna.

Como parte del proceso, después de haber analizado las diferentes opciones para una optimización de las actividades portuarias con la participación del sector privado, el Gobierno decidió invitar a este último para que desarrollara y presentara propuestas para su participación en el marco de la legislación vigente.

En forma simultánea, el Gobierno de la República, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos Ferroviarios y de Muelles y la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional, de conformidad con el Programa de Modernización Institucional del Sector Portuario en la Costa del Pacífico, suscribieron un acuerdo para la liquidación de todos los extremos laborales a que tenían derecho los trabajadores del INCOP, el cual fue incorporado como adenda a la convención colectiva de trabajo vigente a la fecha de la presentación de la oferta, para terminar la relación laboral con la totalidad de los trabajadores del puerto de Caldera y permitir la entrada de concesionarios privados, documento que tiene plena vigencia.

Después de dos años de estudios y con base en las negociaciones con organizaciones laborales, se estructuraron los negocios portuarios que se necesitaban para fomentar la participación del sector privado, en el margen de una concesión de veinte años, de la siguiente manera:

Concesión de Obra Pública con Servicio Público (Construcción y Operación) de una terminal especializada para el manejo de granos y graneles líquidos, así como de una terminal especializada en el trasiego de atún.

Mediante la modalidad de la gestión de servicios públicos se llamó a concurso licitatorio para el manejo de los servicios portuarios en las terminales de Puntarenas (atención a

cruceros) y Caldera (carga general y contenedores), así como de los servicios de remolcadores para toda la vertiente.

c) Objetivos de la concesión

- **Terminal de Caldera:**

El fin es lograr un sensible aumento de la eficiencia de las operaciones reduciendo sus costos.

- **Terminal de Puntarenas:**

Su objetivo es superar la calidad del servicio de atención a buques de pasajeros, elevando los estándares de turismo que ofrece Costa Rica.

- **Servicio de Remolcadores:**

La meta es lograr una mejora de los servicios para toda la vertiente, acompañada por una reducción de los costos inherentes a la actividad y con ello a una reducción de tarifas.

- **Terminal Granelera:**

Busca incrementar el rendimiento en el manejo de graneles sólidos, a costos razonables y menores que los actuales.

- **Terminal Atunera:**

Pretende dotar a Caldera de una infraestructura portuaria moderna en el tráfico de pescado.

El 30 de agosto de 2001 se recibieron ofertas de empresas nacionales e internacionales respondiendo a los respectivos concursos. Para la terminal granelera, la gestión de servicios públicos de remolcadores y de manejo de carga en Caldera se recibieron propuestas, mientras que no hubo participación para la construcción y operación de la terminal atunera, ni para la gestión de los servicios portuarios en Puntarenas. Para efectos del estudio y la evaluación de las ofertas presentadas en relación con las condiciones y especificaciones del cartel de licitación y con las normas reguladoras de la materia, la Administración Concedente contó con la colaboración y asesoría calificada del personal técnico

especializado de un grupo consultor liderado por HPC Hamburg Port Consulting de Alemania.

El 23 de enero de 2002 se publicó, en el Diario Oficial La Gaceta, No. 16, la adjudicación de la Concesión de Obra Pública con Servicio Público de la Terminal Granelera de Puerto Caldera, al “Consortio Portuario Caldera I”.

Por otra parte, el 15 de marzo de 2002 se publicó la readjudicación de la Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores, a Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM).

Asimismo, el 27 de mayo de 2002 se publicó la readjudicación de la Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Caldera, que recayó en el “Consortio Portuario Caldera II”.

En resumen, las concesiones se estructuraron de la siguiente forma:

		Actividad	Inversiones	Recaudos del Estado
Terminal de Granos y Graneles secos		Transbordo de granos y graneles secos y su almacenamiento	aproximadamente US\$25 millones	aproximadamente US\$8,2 millones más un canon anual de un 5%.
Gestión de Servicios Portuarios Caldera	de	Transbordo de carga general y contenedores y su almacenamiento	aproximadamente US\$ 3,0 millones	aproximadamente US\$5,1 millones más un canon anual de un 15%.
Gestión de Servicios Remolcadores	de	Servicios de remolcadores en el litoral Pacífico	aproximadamente US\$ 2,5 millones	aproximadamente US\$ 4,0 millones más un canon anual de un 5%.

Los contratos de concesión suscritos por la Administración Concedente (MOPT e INCOP) fueron refrendados por la Contraloría General de la República en las siguientes fechas:

- Concesión de Obra Pública con Servicio Público de la Terminal Granelera de Puerto Caldera “Consortio Portuario Caldera I, oficio No. DCA-0894, del 7 de abril de 2006.

- Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Caldera “Consortio Portuario Caldera II, oficio No. DCA-0733, del 27 de marzo de 2006.
- Concesión de Gestión de Servicios Públicos de Remolcadores Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM), oficio NO. DCA-2283 del 11 de agosto de 2006.

1.5.2 Contenido específico de los contratos suscritos

Se refiere al contenido de cada uno de los contratos de concesión suscritos por la administración concedente (INCOP- MOPT, o bien, únicamente INCOP); haciendo referencia a la descripción de los servicios, condiciones para la prestación del servicio, naturaleza jurídica del contrato, recursos humanos, bienes de la concesión, maquinaria y equipo que se entregó a las empresas concesionarias para la prestación del servicio, entre otros aspectos relevantes. También, se explicará la figura legal que se utilizó en cada uno de los casos, así como los elementos de orden financiero, legal y técnico.

Por otro lado, para el caso de los contratos de los servicios de carga y descarga general y el servicio de remolcadores en el Puerto de Caldera, se rigen por lo establecido en la Ley de la Contratación Administrativa. En estos dos contratos, la administración concedente de los servicios públicos es el INCOP.

A continuación, se hace referencia a cada uno de los temas citados, incluidos en los tres diferentes contratos.

1.5.3 Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera.

1.5.3.1 Referencia del contrato

Este contrato responde a la Licitación Pública Internacional número 003-2001- CNC y tiene la particularidad de que el INCOP suscribió el 19 de marzo de 2001, un convenio interinstitucional con el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), para que éste pudiera realizar todos los actos licitatorios, en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Concesión de Obra Pública y su Reglamento.

Finalizado el estudio de las ofertas, mediante el Decreto Ejecutivo 30100- MOPT, se adjudicó este concurso público al Consorcio Portuario Caldera I, consorcio integrado por las empresas Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., Estación de Servicio Brisas del Pacífico S.A., Comercializadora R y S S.A. y Logística de Granos S.A.

El 14 de junio de 2005, se suscribió el contrato de concesión entre la Administración Concedente (MOPT- INCOP) y la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A. con el fin de responder adecuadamente y con mayor eficiencia a las exigencias del tráfico de todo tipo de productos a granel en dicho puerto, y a su vez, proponer un proyecto de concesión atractivo como unidad de negocios independientes para los inversionistas privados, así como para el sector de usuarios, los intereses públicos y los intereses de la Administración Concedente.

La orden de inicio para esta concesión se dio el 11 de agosto de 2006 y, desde esa fecha se encuentra en vigencia, no obstante, los servicios propios de esta concesión, los presta el concesionario de carga y descarga, esto, por cuanto, el mismo contrato, establece un plazo de seis meses para cumplir con trámites previos a la construcción y un plazo de 36 meses para la construcción de la nueva terminal granelera. Al finalizar dicha construcción, esta concesión inicia su operación al cien por ciento.

Un aspecto característico de esta licitación es que se dispuso autorizar al concesionario de la gestión del servicio de carga y descarga de granel a prestar este servicio en el puesto de atraque número uno de las instalaciones ya existentes, mientras dure la construcción de la nueva terminal granelera. Lo anterior, como una contrapartida por parte del Estado para cubrir parcialmente los costos de las inversiones en construcción de la nueva terminal y el mantenimiento del servicio.

A continuación, se detallarán los aspectos más importantes de este contrato.

1.5.3.2 Descripción de los servicios

De conformidad con la cláusula 1.2 los servicios a prestar en el área portuaria concesionada son:

a) Amarre y desamarre de las naves

El amarre es la actividad que consiste en sujetar la nave al sitio de atraque por medio de cadenas, espías, bitas o cables, incluyendo cualquier otro recurso que se requiera para su ejecución. Por el contrario, la actividad de desamarre consiste en soltar cadenas, espías, bitas o cables que sujetan la nave al sitio de atraque, incluyendo los recursos que se requieran para su ejecución.

b) Estadía y muellaje

La estadía se refiere al monto que puede cobrar el concesionario por el derecho que tiene cada nave de permanecer un tiempo determinado en el puesto de atraque que corresponda. El muellaje se refiere a la tarifa correspondiente al uso de infraestructura portuaria por la carga transferida por las instalaciones.

c) Carga y Descarga de las mercaderías

La carga es la actividad que consiste en tomar productos a granel en su lugar de almacenamiento, acopio o depósito, trasladarlas y colocarlas sobre un medio de transporte, incluyendo todos los recursos necesarios para su ejecución. Caso contrario, es la descarga, que se basa en tomar la carga, desde una embarcación a otro medio de transporte, trasladarla y colocarla en su lugar de almacenamiento, dentro del recinto portuario.

d) Estiba y desestiba

La estiba es una actividad que consiste en la colocación o arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave y / o artefacto naval, o sobre sus cubiertas, incluyendo todos los

recursos necesarios para su ejecución. La desestiba es la actividad de preparación de la carga en el interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta para la descarga, haciendo uso de otros recursos necesarios, en caso de requerirse.

e) Manejo de carga y / o transferencia

Cualquier tratamiento de uso normal que se le dé a la carga que ingresa o sale del recinto portuario, aplicando las especificidades que se aplican a cada tipo de carga.

f) Almacenaje de carga

Es la actividad que consiste en el depósito de la carga en un lugar autorizado para cada efecto, donde se le dé el tratamiento adecuado, según la clasificación de la carga.

g) Atención a las naves en cuanto al abastecimiento

Servicios que serán prestados una vez finalizada la nueva terminal granelera.

h) Otros servicios conexos y accesorios a los anteriores

Tales como, logísticos, operativos y marítimos a los productos a granel y a los buques graneleros.

i) Naturaleza Jurídica

Este contrato se ejecuta bajo la figura del contrato de Concesión de obra pública con servicios públicos. Mediante esta figura contractual la Administración Concedente encarga al concesionario, el diseño, conservación y ampliación o reparación de cualquier inmueble público, así como su explotación.

Este contrato y las relaciones que conlleva, se rige por las normas y principios del ordenamiento jurídico costarricense, en particular por la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos y su respectivo reglamento, la Ley General de la Administración Pública, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, la Ley Orgánica del INCOP y normativa conexas.

1.5.3.3 Aspectos de orden financiero

a) El canon

El concesionario pagará al INCOP un canon equivalente al 5% de los ingresos brutos generados por la prestación de los servicios durante todo el plazo de la concesión. Este pago lo hará en tramos trimestrales por periodo vencido.

b) El aporte patrimonial del concesionario

De acuerdo con lo que indica la cláusula 4.4. del contrato, el 20% del total de las inversiones requeridas para el proyecto, será financiado con el patrimonio del concesionario, los aportes que corresponde puede hacerlos de forma gradual y deben ser concordantes con el plan de financiamiento definitivo.

c) El cobro de tarifas

Se cobra una tarifa por cada uno de los servicios concesionados, actualmente, se cobran las tarifas aprobadas por ARESEP al INCOP de previo a las concesiones, esto por cuanto la autoridad reguladora consideró necesario que las concesiones operaran al menos un plazo de seis meses.

Con el fin de garantizar la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio público, el INCOP le otorga al concesionario la facultad de brindar el servicio de carga y descarga de graneles en las facilidades portuarias existentes a partir de la fecha de inicio y, mientras dure la construcción de la nueva terminal granelera. Durante este periodo de construcción y hasta no iniciar la operación de la nueva terminal granelera, las participaciones económicas de este concesionario y del concesionario de gestión de servicios públicos de Puerto Caldera serán de la siguiente manera:

- Muellaje a la carga: 40% le corresponderá al concesionario de gestión de servicios públicos de la terminal de Caldera y 60% a este concesionario.
- Estadía de naves: 40% le corresponderá al concesionario de gestión de servicios públicos de la terminal de Caldera y 60% a este concesionario.

Los servicios de limpieza del muelle durante este periodo estarán a cargo del concesionario que utiliza el puesto de atraque uno para carga y descarga de granel.

1.5.3.4 Aspectos de gestión operativa

Este concesionario durante la primera fase de operación (período de la contrapartida temporal) y mientras opere en el puesto número uno de Puerto Caldera, deberá conseguir una productividad portuaria efectiva de 450 toneladas/ hora de buque atracado y operable por clima, que deberá ser aumentada cuando inicie la operación la Terminal Granelera, a una productividad mínima nominal (capacidad de los equipos) de 800 toneladas/ hora. La productividad portuaria efectiva que deberá alcanzar en la fase operativa será de 600 toneladas/ hora. Por otra parte, la productividad mínima nominal del equipo de descarga para otro tipo de granel, como el de fertilizantes, deberá ser de 800 toneladas/ hora.

a) De las obligaciones laborales

Las relaciones entre el concesionario y sus empleados se rigen conforme con la legislación laboral nacional y en ningún caso, existirá relación laboral ni de servicio entre los empleados del concesionario y el INCOP. Asimismo, se obliga al concesionario a respetar todas las disposiciones de seguridad social que dispone nuestro ordenamiento, tanto para sus empleados como para los subcontratistas.

b) Del capital social de la concesionaria

La participación mínima que debe tener el concesionario, para efecto de este contrato, corresponde a un 51%; en caso de ser menor, debe existir una aprobación previa por parte de la administración concedente. Mientras que el traspaso del 49% restante del capital accionario, no requerirá autorización, siempre y cuando, quienes adquieran las acciones no tengan impedimento legal para contratar con la administración. No obstante, subsiste obligación de la concesionaria de notificar cualquier traspaso de acciones para efectos de verificar el cumplimiento del contrato por parte de la fiscalización.

Las compañías que aportan el capital social de la empresa concesionaria son: Sociedad Portuaria de Buenaventura S.A, Corporación del Pacífico S.A, Logística de Granos S.A, y Comercializadora R y S, de acuerdo a certificación fechada 9 de junio de 2008.

1.5.4 Contrato de concesión para la gestión de servicios públicos de la terminal de Puerto Caldera

1.5.4.1 Referencia del contrato

Ese contrato responde a la licitación pública internacional número 01-2001- INCOP, publicada en el Diario Oficial La Gaceta No.68 del 5 de abril de 2001. Después de una exhaustiva evaluación de las ofertas, la Junta Directiva del INCOP en acuerdo número cuatro, sesión 3049, del 14 de noviembre de 2001, adjudica esta licitación a la empresa Consorcio Portuario de Caldera II, conformado por las compañías Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., Estación de Servicio Brisas del Pacífico S.A., Logística de Granos S.A., y Comercializadora R y S S.A., que vienen a conformar la empresa Sociedad Portuaria de Caldera SPC Sociedad Anónima, para que sea esta última la que suscriba el contrato de concesión.

Este contrato se suscribió el 16 de noviembre de 2005, y se le han hecho dos modificaciones, una del mismo día de la suscripción y otra en fecha 02 de febrero de 2006. El contrato y las respectivas modificaciones, fue enviado a la Contraloría, en tres ocasiones y no es sino hasta el 27 de marzo del año 2006, que esta autoridad lo remite debidamente refrendado.

El objeto de que la prestación de servicios relacionados con las escalas comerciales realizadas por todo tipo de embarcaciones que soliciten el atraque para tales fines en los puestos uno, dos y tres en el Puerto de Caldera, así como los servicios requeridos en relación con la carga general, contenedores, vehículos y saquería en las instalaciones portuarias, tales como, carga y descarga, transferencia y almacenamiento, se lleven a cabo por un sujeto de derecho privado, bajo el régimen de concesión de servicios públicos.

En vista de lo anterior, y dado el cumplimiento de todas las condiciones precedentes establecidas en el contrato, es que se le da orden de inicio a esta concesión en fecha 11 de agosto de 2006 y ese mismo día la terminal de Puerto Caldera inicia sus operaciones con el concesionario.

1.5.4.2 Descripción de los servicios a prestar

A manera explicativa, se definen los siguientes servicios que, actualmente, se prestan bajo la figura de concesión de servicios públicos:

a) Amarre y desamarre de las naves

El amarre es la actividad que consiste en sujetar la nave al sitio de atraque por medio de cadenas, espías, bitas o cables, incluyendo cualquier otro recurso que se requiera para su ejecución. Por el contrario, la actividad de desamarre consiste en soltar cadenas, espías, bitas o cables que sujetan la nave al sitio de atraque, incluyendo los recursos que se requieran para su ejecución.

b) Estadía y muellaje

La estadía se refiere al monto que puede cobrar el concesionario por el derecho que tiene cada nave de permanecer un tiempo determinado en el puesto de atraque que corresponda. El muellaje, se refiere a la tarifa correspondiente al uso de infraestructura portuaria por la carga transferida por las instalaciones.

c) Carga y descarga de mercaderías

La carga es la actividad que consiste en tomar productos en su lugar de almacenamiento, acopio o depósito, trasladarlas y colocarlas sobre un medio de transporte, incluyendo todos los recursos necesarios para su ejecución. Caso contrario, es la descarga, que se basa en tomar la carga desde una embarcación a otro medio de transporte, trasladarla y colocarla en su lugar de almacenamiento, dentro del recinto portuario.

d) Estiba y desestiba

La estiba es una actividad que consiste en la colocación o arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave y / o artefacto naval, o sobre sus cubiertas, incluyendo todos los recursos necesarios para su ejecución. La desestiba es la actividad de preparación de la carga en el interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta para la descarga, haciendo uso de otros recursos necesarios, en caso de requerirse.

e) Manejo de carga y /o transferencia

Cualquier tratamiento de uso normal que se le dé a la carga que ingresa o sale del recinto portuario; aplicando las especificidades que se aplican a cada tipo de carga.

f) Almacenaje de carga

Es la actividad que consiste en el depósito de la carga en un lugar autorizado para cada efecto, donde se le dé el tratamiento adecuado, según la clasificación de la carga.

g) Condiciones para la prestación del servicio

Los servicios descritos en el punto anterior se efectúan a cambio de prestaciones cobradas a los usuarios de las instalaciones y a los beneficiarios de los servicios.

La concesión de los servicios fue otorgada por un plazo de veinte años y durante todo el plazo, el concesionario se encuentra en la obligación de rendir informes técnicos, financieros y cualquier otro tipo de información que requiera la administración concedente.

h) Naturaleza jurídica del contrato

Este contrato se rige por la figura del contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Ley de la Contratación Administrativa; mediante esta figura contractual, la administración concedente encarga al concesionario, la gestión de los servicios públicos de su competencia; el concesionario, será quien preste los servicios públicos previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones prestadas a los beneficiarios y usuarios de los servicios públicos o de contrapartidas de cualquier tipo que en el futuro pudiese pagar la administración concedente. Sin embargo, no se transfiere la titularidad de las obras o bienes de dominio público objeto del contrato ni las facultades de imperio de la Administración Concedente o cualquier otra institución estatal.

1.5.4.3 Aspectos de orden financiero

a) El canon

El canon es anual y corresponde al 15% de los ingresos brutos generados por la concesión durante todo el plazo del contrato. Este canon será pagadero trimestralmente al INCOP por periodo vencido, dentro de los cinco días hábiles posteriores al trimestre vencido.

b) El cobro de tarifas

Actualmente, de conformidad con la resolución RRG-6111-2006, las tarifas aprobadas por el ARESEP se entienden como un tope máximo.

1.5.5 La Secretaría de Fiscalización de Concesiones

En el artículo 5 de la Ley No.1721, modificado por la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria, se crea la Secretaría Fiscalizadora, a cargo de un Secretario Fiscalizador nombrado por la Junta Directiva, a la cual rendirá cuentas, pero con independencia funcional.

A su vez, en cuanto a esta temática en dicha ley se le asigna al INCOP, específicamente, en el inciso g) del artículo 2 de la Ley No 1721 del 28 de diciembre del año 1954, lo siguiente:

“...Ejercer, por medio de la Secretaría Fiscalizadora de Concesiones, establecida en el artículo 5 de esta Ley, las labores de regulación y fiscalización sobre las concesiones que otorgue, para los efectos del inciso f) del presente artículo, de acuerdo con las disposiciones del inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política; la Ley general de concesión de obra pública, N.º 7762, de 14 de mayo de 1998, y sus reformas; la Ley N.º 7494, Contratación administrativa, de 2 de mayo de 1995, y sus reformas; la Ley de arrendamientos urbanos y suburbanos, N.º 7527, de 10 de julio de 1995, y sus reformas; esta Ley y los respectivos Reglamentos, así como en los contratos de concesión correspondientes. Para ello, coordinará sus funciones con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el cual estará autorizado para destinar, a esos efectos, recursos humanos, bienes y servicios. En las concesiones que se realicen al amparo de la Ley N.º 7762, las funciones indicadas se desempeñarán conforme a lo estipulado en dicha Ley...” pidiendo a la Junta asignar el personal, los materiales y el equipo necesario para que la secretaría cumpla adecuadamente con sus funciones.

1.5.5.1 Funciones generales de la Secretaria de Fiscalización

El artículo 17 bis, de la Ley Orgánica del INCOP, creado por la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico, establece las siguientes funciones para la Secretaría Fiscalizadora:

- Fiscalizar los actos preparatorios previos a cualquier contratación, relacionada con proyectos de concesión, incluso la propuesta del cartel, y determinar su factibilidad.
- Fiscalizar los mecanismos y procedimientos de control y seguimiento, de los contratos de concesión de gestión de servicios públicos que se suscriban, refrenden y ejecuten.

- Efectuar estudios pertinentes y presentar a la Junta Directiva informes sobre los procesos y sistemas de calidad de los servicios y el cumplimiento de las normas técnicas y ambientales, tanto en las terminales portuarias y servicios otorgados en concesión, como en los administrados directamente por el INCOP.
- Analizar la información presentada por los concesionarios: Informes de avance en la gestión ambiental; informe de cumplimiento del Plan de mantenimiento y normas de calidad; información estadística, contable, y cualquier otra necesaria para garantizar la efectiva fiscalización sobre los contratos de concesión.
- Evaluar los manuales de calidad y medio ambiente que presenten los concesionarios, y emitir las recomendaciones correspondientes a la administración.
- Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los concesionarios. En el desempeño de dicha labor deberá confeccionar, periódicamente, un informe exhaustivo sobre el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales y extra contractuales de las partes, con indicación precisa de los eventuales incumplimientos, sus causas, sus eventuales consecuencias y/ o sus perjuicios para las partes y el Estado costarricense; asimismo, emitirá un informe como mínimo cada seis meses.
- Velar por la correcta realización de las inspecciones y auditorías, de acuerdo con lo dispuesto por la legislación vigente, los carteles de licitación y los contratos de concesión.
- Evaluar los estudios técnicos que presenten los concesionarios y la administración, cuando ésta considere que existen razones de interés público que justifican prorrogar el plazo de una concesión.
- Concurrir a las reuniones de la Comisión Técnica de Conciliación, la cual se encarga de resolver las controversias que se produzcan con motivo de la interpretación o aplicación de los contratos y de todo lo relativo a seguros, daños e indemnizaciones.

- Fiscalizar el desarrollo de la resolución de las disputas y el arbitraje que se susciten en la ejecución de los contratos de concesión.
- Gestionar, ante la administración, la ejecución de las acciones necesarias para garantizar la continuidad de los servicios en caso de suspensión, resolución anticipada o finalización de la concesión.
- Efectuar las inspecciones que considere oportunas, en cualquier fase de la ejecución contractual.
- Remitir, semestralmente, copia de los informes que realice a la Junta Directiva y al Gerente General, así como a la Auditoría General del INCOP y a la Contraloría General de la República.
- Solicitar a la Gerencia General, mediante un informe justificado, la contratación periódica de firmas consultoras especializadas para que realicen periódicamente evaluaciones de los servicios portuarios, en cuanto al cumplimiento de los estándares internacionales para puertos de tamaño y volúmenes de pasajeros y de carga similares.
- Efectuar todas las otras funciones de fiscalización que contribuyan a asegurar los principios de transparencia, publicidad y legalidad de los actos y procedimientos de contratación administrativa, dirigidos al otorgamiento y/o al cumplimiento de concesiones.

1.5.6 El puerto de Limón-Moín y la Junta de Administración y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)

Como se indicó en párrafos anteriores del presente estudio, el otro puerto fundamental es el puerto de Limón-Moín, complejo portuario que concentra gran parte del comercio nacional con los mercados internacionales, desempeñando un papel estratégico para el desarrollo

económico y social, tanto de la provincia, como del país. Estos puertos movilizan alrededor del 75% de las exportaciones e importaciones totales del país.

En este sentido, resulta fundamental lograr una mayor eficiencia y eficacia de este importante puerto, por lo que las autoridades gubernamentales están planteando la posibilidad de otorgar en concesión, al igual que Puerto Caldera el Puerto de Limón-Moín.

Puerto que en, la actualidad, está bajo la administración de JAPDEVA y, en general, presenta rezagos importantes en cuanto a su infraestructura que están afectando la eficiencia del puerto, junto con un sindicato de trabajadores que ha logrado generar una serie de prerrogativas a través de la suscripción de convenciones colectivas.

JAPDEVA es un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, que asume las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria; encargado de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica (Caribe) de Costa Rica, en forma rápida y eficiente.

Es importante comentar que, tanto la actividad turística como de transporte de mercancías, contribuyen con algunos de los grandes desafíos propuestas en esta administración, como son:

- Aceleración sostenible del crecimiento económico.
- La reducción del desempleo y la pobreza de la provincia.

1.5.6.1 Marco legal de JAPDEVA

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica, denominada JAPDEVA, fue creada mediante la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963, reformada en la Ley N° 5337 del 9 de agosto de 1973.

1.5.6.2 Estructura Orgánica de JAPDEVA

La Institución se encuentra organizada bajo una estructura piramidal, que consiste en dos administraciones: una Portuaria y la otra de Desarrollo. Esta estructura orgánica, en primera instancia se aprobó por la Junta Directiva en la sesión extraordinaria No. 19-88, Artículos único del 5 de diciembre de 1988.

La Administración Portuaria se desagrega en dos Direcciones (Operaciones y Administrativa Financiera), tres Divisiones y once Departamentos.

1.5.6.3 Descripción de las funciones

- Realizar la planificación específica de las obras e instalaciones portuarias que requiera el país en la costa caribeña, de conformidad con la planificación general y la política de desarrollo portuario que determina el Poder Ejecutivo.
- Construir las obras que se requieran para un eficiente servicio portuario, así como dirigir, administrar, explotar, conservar y mejorar los servicios, las terminales e instalaciones que estén a su cargo.
- Recibir y controlar directamente, las naves que entren o salgan de los puertos de la costa caribeña de Costa Rica.
- Organizar los servicios de embarque, desembarque, movilización y almacenamiento de la carga, así también, prestar los servicios adicionales tales como: pilotaje, alquiler de equipo y todos aquellos, propios de la operación.

1.5.6.4 Conformación de la Administración de Desarrollo

a) Descripción de las funciones

- Administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga.

- De conformidad con el Plan Regional de Desarrollo, se deberá velar por el desarrollo de la región.

b) Cronología de la Institución

En 1963, en el Ministerio de Transporte, se organiza una Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales, a cuyo cargo quedan la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los puertos de altura, los de cabotaje y las vías fluviales.

En 1966, JAPDEVA inició sus actividades en el dominio portuario, al hacerse cargo del Muelle Nacional que le transfirió el MOPT. En 1969, la Northern Railway Company; transfiere a JAPDEVA el Muelle Metálico. Simultáneamente, el MOPT construye el Muelle 70, y se lo transfiere a JAPDEVA. En 1972, le transfiere el ferrocarril.

En 1977, el Estado decretó la intervención de los ferrocarriles del Atlántico y del Pacífico, y los separó de las instituciones autónomas portuarias, debido a que la administración conjunta de puerto y ferrocarril, generaba problemas que repercutían negativamente en la economía del servicio portuario y en su desarrollo.

La inversión del Estado en infraestructura portuaria durante más de 65 años, mantuvo un enorme rezago, hasta que en 1970 entra en operación un nuevo muelle, denominado "Muelle 70", el cual fue contratado a una empresa mejicana. Este muelle tiene una longitud de 320 m. de largo por 17 m. de ancho.

En 1976, la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), inicia la construcción de un muelle para la importación de crudo y sus derivados, la obra se puso en servicio en 1981. A pesar de ser proyectada originalmente como una terminal petrolera, al establecerse el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, se analizaron las posibilidades del nuevo puerto, y se modificaron los objetivos iniciales.

Finalmente, se crea Moín, como un puerto multipropósito, que permite operaciones de carga de banano, fertilizantes, combustibles, jugo de naranja y otros.

En 1977, comenzó la construcción de la terminal de contenedores de Limón, conocida como "Muelle Alemán", que se inauguró en 1981, consta de 450 m. de longitud y 130 m. de ancho, tiene un área de 7,5 hectáreas y posee una rampa Ro-Ro (carga y descarga) y 2 puestos de atraque.

En 1994, se amplía el puesto 5-5 en 55 metros; y dadas las necesidades de ampliación, en 2001 se agrandó el área de almacenamiento de contenedores en la terminal de Moín.

En vista del crecimiento en la actividad turística, en 2002 entra en operación el muelle de Cruceros en la terminal de Limón, el cual consta de 1 rampa Ro-Ro y 2 puestos para cruceros.

En 2004, se inaugura en Moín el puesto 5-6, o muelle Multipropósito, conocido como muelle Taiwanés; este puesto tiene una longitud de 250 m.

1.6. Limitaciones

- Cambio de tutor a la mitad del plazo del proyecto de graduación.
- Dificultad en el acceso de la información financiera de la concesionaria Sociedad Portuaria de Caldera, SPC, S.A. y la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A.

1.7. Metodología

Aunque se refiere a un tema de finanzas, se utilizó la metodología de auditoría gubernamental, por tratarse de fondos públicos o de obras financiadas con recursos públicos.

Dicha metodología requiere la aplicación de técnicas de comprobación, verificación, conciliación, análisis y evaluación entre otros, que permiten obtener un conocimiento detallado del desarrollo del tema objeto de investigación.

CAPÍTULO II
DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

II DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

- Existen indicios de que las razones financieras, tanto de la empresa Sociedad Portuaria Granelera de Caldera como de la Sociedad Portuaria de Caldera, encargadas de la ejecución de los contratos de terminal granelera y terminal general, respectivamente, presentan parámetros no acordes con las sanas prácticas en esta materia.
- No existe un plan de gobierno a largo plazo que le brinde continuidad a los proyectos de infraestructura de transporte. En este sentido, Costa Rica no cuenta con un plan estratégico de infraestructura de transporte, y por ende, tampoco cuenta con una política portuaria definida. Aspecto fundamental de cara a la apertura comercial del país.
- El Estado invierte menos del 2% del Producto Interno Bruto en infraestructura de transporte. Aunado a ello, se invierte un porcentaje bajo de recursos económicos en los puertos respecto de los otros modos de transporte. El énfasis en Costa Rica en cuanto a modos de transporte se ha concentrado, básicamente, en carreteras, con una tendencia mundial que orienta hacia el desarrollo de los ferrocarriles.
- Ineficiencia de los puertos en Costa Rica, lo cual se manifiesta en factores como los siguientes: los puertos no cuentan con el equipo adecuado para el desarrollo de sus operaciones, insuficiencia en el calado en los muelles, insuficiente espacio para carga y descarga en los muelles. Aspectos fundamentales teniendo en consideración que, por este medio de transporte, es por donde se mueven porcentajes importantes de las exportaciones e importaciones del país.

CAPÍTULO III
ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DIAGNOSTICADA

Capítulo III. Análisis de la situación diagnosticada

3.1 Análisis financiero de las empresas a cargo de los contratos de terminal general y terminal granelera.

A continuación, se realizará un diagnóstico de las razones financieras de las sociedades Portuaria Granelera de Caldera y, Portuaria de Caldera, encargadas, tal y como se indicó anteriormente, de ejecutar los contratos de esas empresas.

El análisis de las razones financieras, durante el periodo de marzo a agosto de 2008, permitió conocer los siguientes resultados:

3.1.1 Análisis financiero de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera

En el siguiente cuadro, se detallan los resultados del análisis de las razones financieras: liquidez (razón circulante y prueba del ácido), apalancamiento (razón de deuda y cobertura de la carga financiera) y rentabilidad (rendimiento sobre los activos y rendimiento sobre el patrimonio).

Sociedad Portuaria Granelera de Caldera Comparación de razones financieras

Razón Financiera	Mar-08	Jun 08	Agost 08
LIQUIDEZ			
Razón circulante	2.08	0.48	0.82
Prueba de Ácido	2.07	0.48	0.81
Capital de trabajo	¢292,260,267.00	-¢785,610,288.00	-¢289,888,660.17
APALANCAMIENTO			
Razón de deuda	5.63%	21.04%	20.56%
Cobertura de la Carga Financiera	374.34	21.05	11.25
Calidad de la deuda	0.65	0.90	0.89
Razón pasivo a Capital	0.06	0.27	0.26
RENTABILIDAD			
Rendimiento sobre los	7.93%	7.19%	7.62%

Activos			
Rendimiento sobre el Patrimonio	8.40%	9.10%	9.59%

Fuente: Estados Financieros certificados

a) Liquidez

En lo correspondiente a la liquidez, se observa un deterioro de este indicador para esta empresa, en junio de 2008; según la teoría financiera se establece que el valor promedio para, esta razón, debe ser superior a 2 ó 2.5 veces y como se aprecia en la tabla anterior, tanto la razón circulante como la prueba de ácido decaen de 2.08 en marzo, a 0.48 en junio de 2008; eso significa, que por cada colón que conforma el pasivo circulante de la empresa está apenas respaldada por 48 céntimos que se encuentran en los activos, o sea, se genera un déficit que se refleja en el capital de trabajo, que cambia de ser positivo en marzo, a ser negativo en junio de 2008, por la suma de ¢ -785,610,288.00.

De acuerdo con lo anterior, la empresa, en el corto plazo, no tiene la liquidez necesaria para cubrir sus obligaciones corrientes, situación que se complica por un aumento global de los pasivos en el corto plazo de ¢1,244,128,230.00 (462%) con respecto de marzo, siendo la partida de cuentas por pagar a socios de ¢1,010,380,654.00, lo que se contribuye con un riesgo.

Para el periodo de julio a setiembre de 2008, la situación tuvo una leve mejoría, ya que los activos de corto plazo se incrementan en ¢592,618,543.76; sin embargo, aún así, los indicadores mencionados son inferiores a uno, por lo que, igualmente, la empresa, no está en la capacidad de cubrir completamente sus obligaciones de corto plazo. Esta situación se refleja por el resultado de la razón de capital de trabajo, el cual es negativo en los cortes de junio y setiembre de 2008.

Por otra parte, respecto del aumento en el activo fijo, se registró el cambio en la partida denominada “cuentas por cobrar a relacionadas”, la cual sufrió un repunte de ¢574,505,687.00, que fueron cedidos por esa empresa concesionaria a la Sociedad Portuaria de Caldera con la finalidad de solventar necesidades económicas y financieras. Por otra parte, en el rubro de inversiones en infraestructura, no se presentan cambios significativos en los estados financieros que sugiera que se destinan recursos para esa actividad.

En cuanto al análisis con corte a setiembre de 2008, se originó un cambio en el registro contable, ya que se hace un traslado de las “cuentas por cobrar a relacionadas” a “otros activos”, lo que ocasiona una disminución de -2,982,957,953.56, cambiando sustancialmente la estructura financiera, por supuesto, el efecto contrario se produce, la partida de otros activos aumenta en un 10% en términos relativos.

Según la teoría financiera, este indicador mide la capacidad de una empresa para cubrir sus deudas.

b. Apalancamiento

Los niveles de apalancamiento, en términos globales, permiten observar que los índices obtenidos para marzo 2008, son relativamente mejores en comparación con los meses subsiguientes del período en análisis, dado al aumento en la acumulación de utilidades. No obstante, sufren una importante disminución en junio de 2008. Esa razón financiera mide el porcentaje total de fondos provenientes de instituciones de crédito, la razón financiera muestra la proporción de los activos que se financian con deuda. Los parámetros establecidos como valores aceptables de endeudamiento son de un 33% del valor de la compañía.

Como se puede apreciar, la razón de deuda aumentó de 5.63% a 21.04%, lo cual significa un aumento del pasivo total (242%); de la misma forma, se afectan todos los indicadores de esta sección, debido al aumento de las siguientes partidas del pasivo:

Cuenta	Variación real	Variación relativa
Cuentas por pagar	¢128,171,640.00	109%
Cuentas por pagar a socios	¢1,010,380,654.00	4132%
Ingresos diferidos	¢100,119,007.00	173%

Sin embargo, a pesar de este cambio, la SPGC mantiene un nivel de apalancamiento relativamente manejable, que se confirma cuando se evalúa la razón pasivo a capital que, aunque aumenta en junio de 2008, hasta 0.27, representa una porción baja del patrimonio

de la empresa, lo cual quiere decir que existen los medios para financiar ese nivel de apalancamiento que exhibe la SPGC.

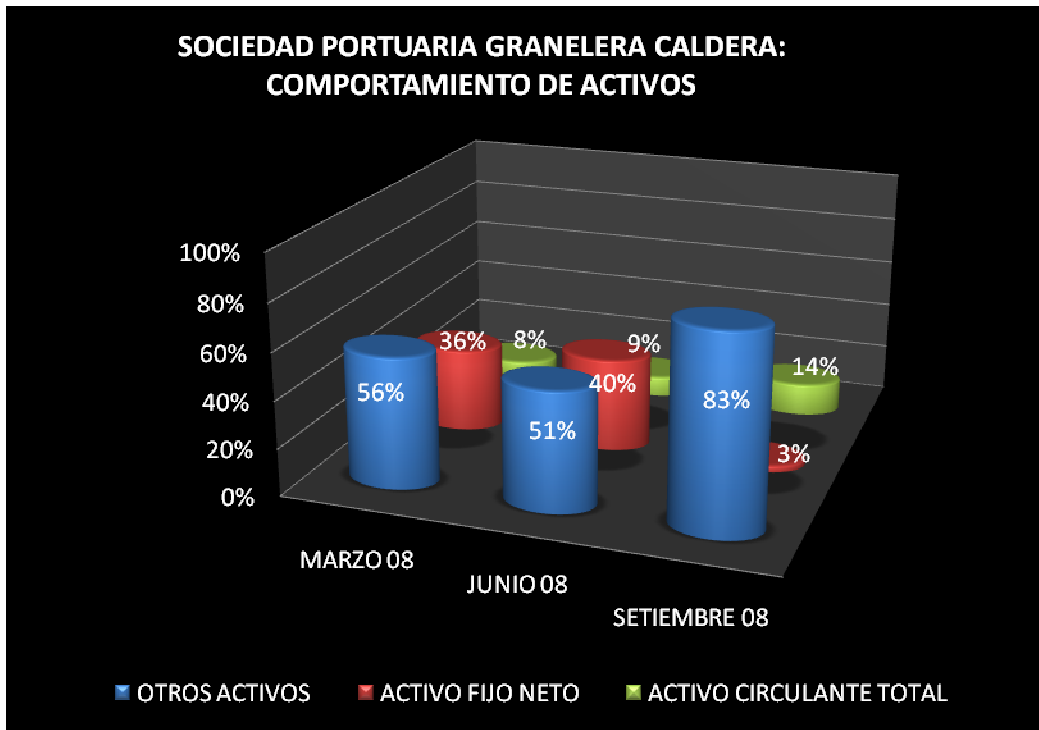
Al corte de setiembre de 2008, la situación con respecto del apalancamiento se mantiene con una pequeña variación en beneficio de la situación de la empresa, no obstante, los indicadores son prácticamente los mismos.

c. Rentabilidad

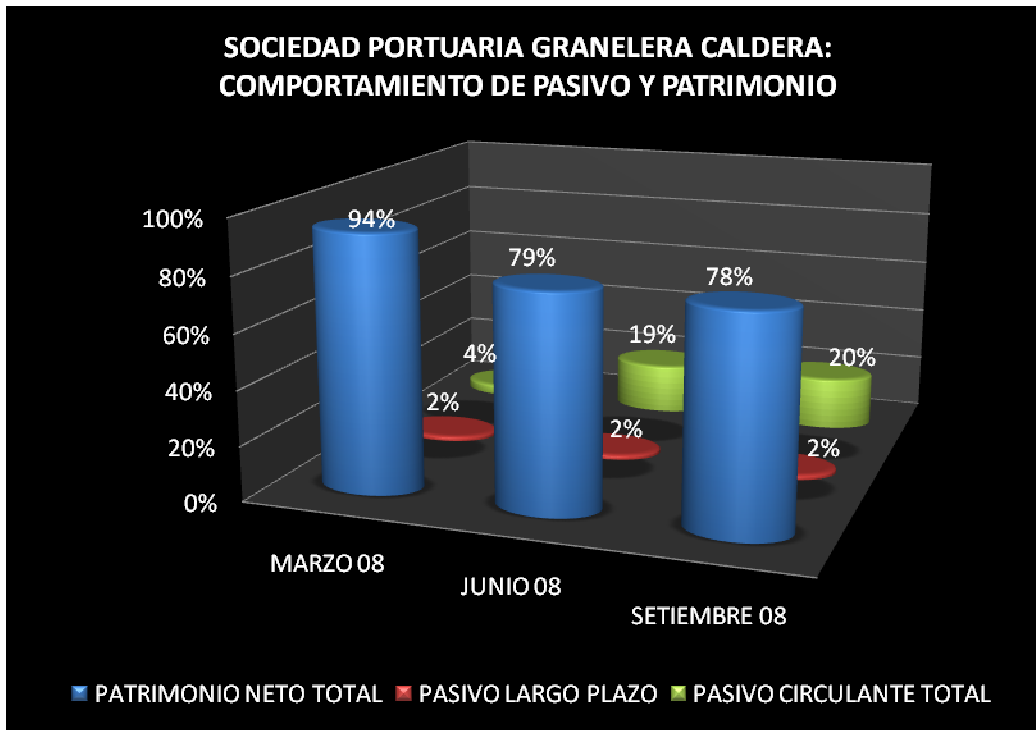
En lo referente a los valores obtenidos para las razones de rendimiento sobre activos y patrimonio, basados en la información del Estado de Resultados, se muestran niveles de rentabilidad a junio de 2008, con una relativa disminución. La razón financiera de rentabilidad corresponde al porcentaje de utilidad o pérdida obtenido por cada colón, que los dueños han invertido en la empresa, incluyendo las utilidades retenidas y, según el valor promedio para dicha razón, este porcentaje debe ser mayor a la tasa de interés bancaria.

Es importante indicar, que para el indicado periodo, se produjo un aumento en la rentabilidad sobre el patrimonio (9.10%), situación un poco atípica, ya que el rendimiento sobre los activos disminuye de 7.93 a 7.19%, por eso era de esperar el mismo comportamiento en el rendimiento sobre el patrimonio, pero no fue así, más bien aumentó, debido al reparto de dividendos en la cuenta de utilidades acumuladas, lo que generó una disminución del patrimonio de -¢590,652,677.00 equivalente al 9%. Para el periodo siguiente, (julio a setiembre) se registró un incremento en ambos indicadores de rentabilidad del 16.88% causado por un aumento en la utilidad neta.

d. Estructura financiera



Como se aprecia en el gráfico anterior, la empresa mantiene una buena distribución de sus activos, siendo mayormente los activos fijos y otros activos respecto de los activos corrientes, tendencia válida para los tres cortes en análisis, a saber marzo, junio y setiembre de 2008.



En los pasivos totales y el patrimonio, se nota una situación manejable para los mismos periodos, en donde el patrimonio supera ampliamente a los pasivos totales, lo cual evidencia una situación financiera controlable de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera. No obstante, se debe hacer referencia al incremento que sufre el pasivo circulante desde marzo hasta setiembre de 2008, en donde se incrementa hasta alcanzar el 16 % respecto del total del pasivo, esto como se muestra en el gráfico anterior.

e. Flujo de efectivo

En lo concerniente al flujo de efectivo acumulado a junio de 2008, se presentan dos situaciones importantes de resaltar relacionadas directamente con el nivel de rentabilidad que ostenta la empresa, las cuales son:

En relación con el efectivo usado para actividades de operación, se evidencian disminuciones de dinero para el pago de las cuentas por pagar; así como también, en las cuentas por cobrar, sumado a ello, las erogaciones de efectivo para la adquisición de maquinaria y equipo aunado con el aumento de los intangibles.

Además, se analiza lo acontecido, desde el mes de julio a setiembre de 2008, debido que se presenta una variación de las partidas contenidas en el activo fijo donde se traslada al activo intangible la sub-partida de contraprestación inicial donde se observan los siguientes detalles:

Se observa que el efectivo que genera la operación de la empresa es de ¢2,022,178,408, mientras que lo invertido en maquinaria y equipo alcanza ¢3,152,515,920, lo que genera una pérdida que se refleja en una disminución de ¢115,052,419 al final del periodo analizado.

Dado que el flujo de efectivo constituye un excelente método de evaluación de la condición financiera de una empresa y sumado a que en el periodo de abril a junio también se presenta una pérdida, se concluye que en dos periodos consecutivos se presentan pérdidas, situación que no es alentadora.

Por otro lado, se visualiza una situación que llama mucho la atención, ya que las provisiones para inversiones son fuertemente aumentadas desde julio a setiembre, ya que se incrementa de ¢104,079,627.00 en el corte de junio hasta los ¢3,373,628,464.00, esto en términos negativos, ya que es producto del registro de la contraprestación inicial que ha realizado la concesionaria en esta partida.

3.1.2 Análisis financiero de la Sociedad Portuaria de Caldera, SPC.

La información financiera de la empresa Sociedad Portuaria de Caldera, SPC, generó los resultados que se muestran a continuación:

Sociedad Portuaria de Caldera
Comparación de razones financieras

Razón Financiera	Mar-08	Jun 08	Set 08
LIQUIDEZ			
Razón circulante	0.594	0.652	0.533
Prueba de Ácido	0.513	0.546	0.423
Capital de trabajo	- ¢580,906,227.00	- ¢446,439,629.00	- ¢709,143,834.93
APALANCAMIENTO			
Razón de deuda	86.68%	87.81%	88.02%
Cobertura de la Carga Financiera	N/D	N/D	0.95
Calidad de la deuda	0.17	0.15	0.17
Razón pasivo a Capital	6.51	7.20	7.35
RENTABILIDAD			
Rendimiento sobre los Activos	3.55%	0.99%	-7.65%
Rendimiento sobre el Patrimonio	26.68%	8.12%	-63.82%

Fuente: Estados Financieros certificados

a. Liquidez

En este cuadro, que muestra los diferentes parámetros financieros, se puede evidenciar que, desde el punto de vista de liquidez, la Sociedad Portuaria de Caldera, enfrenta una situación financiera difícil desde marzo, ya que según la teoría financiera el valor promedio para esta razón debe ser superior a 2 o a 2.5 veces y los números reflejados en el cuadro están muy lejos de los parámetros establecidos. En los tres periodos, sus activos corrientes no cubren completamente a las obligaciones de corto plazo, según lo muestra la razón circulante. Nótese que para junio de 2008, este ratio se incrementa hasta 0.65 evidenciando una leve mejoría en la liquidez de la empresa, este efecto es causado por el incremento de las partidas de cuentas por cobrar en 51%, equivalente a ¢71,766,440.00 y una disminución del 29% (-¢190,455,450.00) en la cuentas por pagar. Este efecto provoca también un aumento

del capital de trabajo para ese periodo, pero como se aprecia en la tabla, éste es negativo para ambos trimestres (marzo y junio).

En contraste, para el periodo de julio a setiembre, la situación empeora, ya que la razón circulante disminuye, incluso por debajo de los valores calculados para marzo. Esta situación obedece a un incremento neto del pasivo circulante total de ¢235,315,585.95, siendo las cuentas por pagar y los gastos acumulados las partidas que sufrieron un incremento del 19% y 17 % respectivamente, en total estas dos partidas aumentaron en términos reales ¢180,828,587.13. Esta situación es confirmada por los otros dos índices, la prueba ácido y el capital de trabajo, este último aumenta en términos negativos, esto quiere decir que la concesionaria no cuenta con la solvencia financiera para sufragar sus actividades cotidianas, lo que significa que su liquidez no es adecuada a su situación.

Además, a raíz de esta situación se podría deducir en que la inversión en obras en el puerto para este periodo es muy baja, desde marzo a junio de 2008, y para el periodo de julio a setiembre este rubro, activo fijo total, solo aumenta en 0.05% o sea ¢2,473,398.03. Un dato interesante es que el activo fijo disminuye desde marzo a setiembre de 2008 en ¢79,600,411.97, lo cual confirma que la inversión en infraestructura portuaria es prácticamente nula, esto de acuerdo con lo expresado por los estados financieros.

b. Apalancamiento

Por otro lado, en la parte de apalancamiento, que según lo establecido en la teoría financiera el valor aceptable debe ser un 33% o 1/3 del valor de la compañía, se toman los indicadores (razón de deuda, cobertura de la carga financiera, calidad de la deuda y razón pasivo a capital) para realizar el análisis correspondiente.

Se evidencia, que los activos totales son financiados por los acreedores en un alto porcentaje (en promedio 82.5%), confirmándose mediante el ratio pasivo a capital, en donde, en marzo de 2008 el pasivo total es mayor que el patrimonio neto en 6.51 y en junio 2008 7.2 veces y en setiembre 7.35 veces, reflejándose una situación financiera de alto endeudamiento durante el periodo de marzo a setiembre de 2008, ya que el pasivo total casi

cubre al activo total. Esta situación se complica principalmente por el incremento de la partida de cuentas por pagar a relacionadas que aumenta considerablemente en ¢532,927,384.00 (23%) de marzo a junio y de julio setiembre, el aumento fue de ¢210,869,695.90 ó 17%, en total esta partida se incrementó en el semestre en ¢743,797,079.90, lo que genera los valores de los indicadores.

Además, la calidad de la deuda, presenta un comportamiento (horizontal) similar con fluctuaciones producto de los cambios principalmente en los pasivos de largo plazo disminuyendo a 0.15 en junio de 2008, lo que significa una mejoría causada por la disminución de la partida de cuentas por pagar a socios.

c. Rentabilidad

La rentabilidad es el porcentaje de utilidad o pérdida obtenido por cada colón invertido y el valor promedio debe ser mayor a la tasa de interés bancaria.

En la razón de rentabilidad, se observa un descenso significativo de la rentabilidad en el periodo de estudio causado, principalmente, por un incremento de costos y gastos de ¢972,128,385.00, concretamente, llama la atención, el incremento sufrido en el rubro denominado gastos no operacionales el cual asciende a junio de 2008 por la cuantía de ¢477,323,847.00, prácticamente el 50% del aumento total en los costos y gastos. Este incremento surte un efecto notorio dentro de la generación de utilidades de la empresa ya que supera ampliamente al incremento experimentado por los ingresos (¢494,804,538.00) durante ese periodo.

Es sumamente importante mencionar que se presenta una disminución en la partida de utilidades retenidas por el monto de -¢212,480,154.00 (51%), que corresponde a la repartición de utilidades a los accionista de la Sociedad Portuaria de Caldera, que, adicionalmente, registra un aumento muy sutil, tanto del activo total como de su patrimonio.

Por otro lado, para el periodo de julio a setiembre merece un trato especial, ya que se observa una disminución importante de la utilidad, lo más importante es que, en esta

ocasión, se obtienen valores negativos para este rubro. Estos niveles negativos de rentabilidad son causados por el incremento de ¢858,843,145.35 en la partida de gastos no operacionales, incluida en esta partida los gastos por interés de las deudas de la concesionaria que suman ¢744,472,050.06. Es evidente que si se continúa obteniendo estos niveles de rentabilidad, la empresa experimentará fuertes problemas financieros.

d. Estructura financiera

ESTRUCTURA FINANCIERA SPC

	Mar-08	Jun-08	Set-08
Activo			
Activo circulante total	8%	8%	8%
Activo fijo neto	91%	91%	91%
Otros activos	1%	1%	1%
Activo total	100%	100%	100%
Pasivo			
Pasivo circulante total	13%	12%	14%
Pasivo de largo plazo	68%	70%	68%
Patrimonio neto total	19%	18%	18%
Total Pasivo + Patrimonio	100%	100%	100%

Fuente: Estados Financieros

Como se puede apreciar, en lo correspondiente a los activos la Sociedad Portuaria de Caldera, posee una distribución adecuada de estos, siendo el activo fijo mayor al activo circulante, situación que se mantiene incluso a setiembre de 2008, por otro lado, se muestra la partida de otros activos que es inferior al activo circulante y que agrupa a sub-partidas como depósitos en garantía e intangibles.

En lo que respecta del pasivo y patrimonio, la situación cambia radicalmente y se puede apreciar con más claridad que los pasivos de largo plazo ocupan la mayor porción de la sumatoria total de pasivos más patrimonio (68%, 70 % y 68%), lo que indica no sólo que la empresa enfrenta problemas de endeudamiento, sino también, que estos son incluso mayores que el patrimonio. Por lo tanto, la estructura financiera de los pasivos comparados con el patrimonio no es adecuada.

e. Flujo de efectivo

Desde la óptica de flujo de efectivo acumulado a junio de 2008, se presentan tres situaciones de análisis importantes relacionadas directamente con el nivel de rentabilidad que ostenta la empresa, las cuales son:

En relación con el efectivo usado para actividades de operación, se evidencia un crecimiento en los rubros de cuentas por pagar y gastos acumulados, el cual asciende a ¢439,881,653.00. Este valor es sumamente elevado comparado con la utilidad neta.

En la parte de actividades de inversión se evidencia un acumulado por ¢961,120,723.00 en adiciones al activo fijo.

En lo que respectan actividades de financiamiento, se observa una cuantiosa amortización sobre deudas por la suma de ¢640,107,913.00.

Todos estos aspectos se reflejan, como se menciona anteriormente, en la rentabilidad que para efectos del flujo de efectivo es de ¢11,679,792.00 para el acumulado a junio de 2008, valor un poco bajo para un acumulado de seis meses.

También, se observa un disminución de la partida de “por pagar a empresas relacionadas” por un monto de ¢2,387,155,717, al mismo tiempo en la parte de la actividades de financiamiento en la partida de efectivo neto usado para la actividades de financiamiento, se observa un saldo positivo de ¢2,469,513,333, lo que sugiere pensar en una utilización de financiamiento extra para pagar deudas.

Por otra parte, se evidencia una disminución neta del efectivo por la suma de - ϕ 59,975,237, lo cual demuestra un alto endeudamiento y niveles de rentabilidad insuficientes para afrontar las obligaciones de la empresa.

3.2 Ausencia de plan estratégico de infraestructura del transporte de largo plazo:

A nivel de inversión en infraestructura del transporte como en cualquier actividad que involucre la aplicación del proceso administrativo, resulta fundamental la existencia de un plan estratégico de largo plazo, plan que integra en forma ordenada y sistemática los proyectos que desarrollará durante un periodo acorde con sus objetivos establecidos y el tipo de obra a construir (10, 15, 20 ó más años).

Dicho plan, además incluye un detalle de los proyectos que se ejecutarán en los distintos modos de transporte; portuario, aeroportuario, ferroviario y vial, e incluye en forma detallada sus posibles fuentes de financiamiento, especifican incluso si provienen de fuentes internas o externas. Todo ello, resulta fundamental, porque le permite en el caso de un país, fijar una orientación clara de, hacia dónde dirige sus proyectos de infraestructura, en sus distintos modos de transporte y eficientiza la utilización de los recursos.

La definición de un plan estratégico de largo plazo (PEIT) le permite a un país, a su vez, definir sus planes tácticos quinquenales, que ligados a los planes operativos (proyectos específicos anuales), invertir sus recursos en una manera eficiente, eficaz y económica.

En algunos países latinoamericanos como Perú, Colombia y Chile, lograron avances significativos en materia de infraestructura del transporte, ya que le dieron seguimiento a sus planes estratégicos. Gobierno tras gobierno, tuvieron una orientación, que les permitió darle continuidad a sus proyectos y, por ende, ir a materializar dichos planes.

En el caso particular de Chile, se destaca el hecho de que lograron un desarrollo significativo de su infraestructura a través de las alianzas público-privadas, básicamente, bajo la figura de la concesión de obra pública.

En Costa Rica, como se indicó en el capítulo I, no se cuenta, en la actualidad con un plan estratégico, lo que no le permite al país, tener una cartera de proyectos ordenada y estructurada, en los términos previstos.

Los distintos gobiernos se dedicaron a concluir proyectos cuyos procesos licitatorios, se iniciaron hace varios años, pero no se ha logrado tener esa visión de país de mediano y largo plazo. En general, se podría afirmar que se trabaja con una cartera de proyectos poco estructurada, sin priorización y sin visión de largo plazo.

Desde este orden de ideas, dicho plan estratégico, también, resulta fundamental para Costa Rica, de cara al proceso de apertura que vive. Contar con un desarrollo de infraestructura del transporte resulta fundamental para la economía costarricense.

La suscripción del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y su ratificación, así como con Chile, entre otros, y la posible suscripción de tratados de libre comercio con la Comunidad Económica Europea (actualmente en negociación), así como China, obligan a que se cuente con esa infraestructura del transporte acorde con las demandas de dichos tratados.

3.3 Inversión en infraestructura menor al 2% del PIB.

Para el caso de Costa Rica, si bien es cierto, el país ha incrementado significativamente los niveles de inversión en infraestructura del transporte, ejemplo de ello, lo constituye el hecho de que durante los últimos tres años el Gobierno ha transferido la totalidad de los recursos provenientes de leyes como el impuesto al ruedo (Ley 8114), lo cual ha permitido a una entidad como el CONAVI, financiar los contratos de mantenimiento de la red vial nacional y construir algunas obras nuevas de infraestructura vial, como es el caso de paso a desnivel de San Sebastián.

En línea con lo anterior, se tiene que, por ejemplo, una de las metas del Plan Nacional de Desarrollo del actual Gobierno (Plan Nacional de Desarrollo Jorge Manuel Dengo Obregón 2006-2010) era invertir como mínimo el 2% del PIB, meta que aún con dicha inyección de recursos no se ha podido alcanzar dicho porcentaje de inversión.

La situación se le complica aún más al país, donde dada la situación económica mundial y la desaceleración de la economía costarricense, se tiene que, por ejemplo, para el caso del traslado de los recursos al CONAVI por la mencionada ley, las estimaciones para el año 2010 van a ser en términos reales, menor a la transferencia que se le otorgó al CONAVI en el año 2009.

De de lo anterior, se puede deducir con meridiana claridad, que aún cuando el país ha realizado esfuerzos importantes para salir del rezago en infraestructura, esta inversión sigue resultando insuficiente para alcanzar al menos niveles de inversión del 2% del PIB.

La situación, para el país, se complica aún más cuando, según lo indicado en párrafos anteriores de este estudio, los organismos internacionales recomiendan que para que el país salga del citado rezago, tienen que mantenerse sostenidamente durante los próximos 20 años niveles de inversión que se ubiquen durante todo ese tiempo en porcentaje entre el 2% y 4% del PIB.

Desde este orden de ideas, también, para el caso de Costa Rica, como se detalló anteriormente, los montos de inversión se concentran, básicamente, en infraestructura vial, lo cual ha afectado considerablemente el equilibrio intermodal y, por ende, no se ha invertido adecuadamente en los demás medios de transporte.

Lo anterior, adquiere especial relevancia de cara al proceso de apertura comercial, lo cual implica que aún cuando a las carreteras se les otorgue transcritabilidad y se construyan algunas obras nuevas, esto si no va acompañado del desarrollo de infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, va a influir indudablemente en forma negativa en el índice de competitividad del país.

Los países desarrollados como los que integran la comunidad económica europea, (Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, España, Inglaterra, Irlanda, Dinamarca, Grecia, Portugal, Austria, Letonia, Lituania, Estonia, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta, Suecia, Finlandia) en años recientes han tomado conciencia que volcar los recursos en forma desproporcionada a la infraestructura de carreteras los ha limitado en términos de una adecuada comunicación y

eficiente entre los miembros de la comunidad, de allí que durante la última década han volcado sus recursos a invertir sumas importante de euros en infraestructura ferroviaria, un claro ejemplo de ello España que invierte actualmente en aeropuertos; inversión que les ha permitido aumentar sus niveles de desarrollo económico en porcentajes importantes del PIB.

De todo lo anterior, se puede observar que el país tiene dos serios retos que resolver en materia de inversión en infraestructura del transporte, por un lado, tener la capacidad de seguir llevando recursos al Sector y, por otra parte, que la inversión de dicho recursos permita un desarrollo intermodal equilibrado.

El no enfrentar esos retos con medidas claras y contundentes podría llevar al país a una situación insostenible en el corto y mediano plazo y poner en peligro el crecimiento de la economía del país como un todo.

3.4 Limitaciones de recursos en materia de infraestructura portuaria.

En línea con lo anterior, el principal modo del transporte con que cuenta una nación para exportar e importar sus productos, es precisamente el portuario. Un país sin la infraestructura portuaria necesaria podría enfrentar serios problemas de cara a procesos de apertura comercial.

Según se comentó en el capítulo I, Costa Rica cuenta, básicamente, con dos puertos internacionales, el de Moín en el Caribe y el de Puerto Caldera en el Pacífico; sin embargo, se tiene que, a pesar de que se lograron mejoras significativas en el Puerto de Caldera, la situación de Puerto Limón, es completamente distinta.

En este sentido, el Caribe que sigue siendo el puerto donde se maneja el porcentaje más alto de las importaciones y exportaciones del país, presenta, como se indicó anteriormente, problemas sustantivos en cuanto a su desarrollo en maquinaria y equipo y muestra niveles de eficiencia por debajo de los estándares internacionales.

El equipo adecuado, la capacidad respectiva y el personal idóneo, para su operación son elementos que resultan fundamentales para el fortalecimiento del Puerto de Limón y, por ende, para enfrentar los procesos de apertura comercial que tiene el país serían herramientas que fortalezcan un mayor desarrollo de la zona en beneficio de una mejor utilización de la infraestructura.

La existencia de un sindicato de trabajadores, altamente posicionado en el manejo del puerto, a través de convenciones colectivas que limitan significativamente el incremento de los niveles de eficiencia en su administración. A ello se le une una población de trabajadores con un nivel de edad relativamente alto, que influye en problemas, tales como frecuentes incapacidades que afectan su funcionamiento.

A su vez, por el lado del otro principal puerto con que cuenta el país, a saber, Puerto Caldera, si bien es cierto, la ejecución de los contratos suscritos para el manejo de dicho puerto (Terminal general, Terminal granelera y remolcadores) en un inicio generaron aumentos en los niveles de eficiencia y, por ende, mayores ingresos, se tiene que en la actualidad los concesionarios no han logrado iniciar el proceso de construcción de la Terminal granelera, Terminal que, según lo establecido en el contrato respectivo, debió haber iniciado su construcción desde hace más de un año.

En línea con lo anterior, se ha señalado que, existe un interés marcado de los contratistas de no poner en marcha dicho proyecto, puesto que, están recibiendo ingresos en forma importante por el manejo del puerto que no se están invirtiendo según lo acordado.

En este sentido, se tiene que, la carga de granos en la práctica se está movilizando a través de la Terminal general, sin embargo, dicha situación no puede mantenerse en el tiempo, según las regulaciones contractuales.

Aunado a lo anterior, existe en este momento un factor fundamental para garantizar la continuidad del manejo del puerto, que consiste en realizar oportuna y adecuadamente el calado del puerto y, a su vez, realizar las obras previstas en el rompe olas que existe actualmente.

La modernización y reforzamiento del rompeolas es un elemento fundamental que deben contemplar las autoridades gubernamentales, puesto que, es un compromiso expreso en el contrato de concesión, en el sentido de que, si el funcionamiento normal del puerto se ve afectado por problemas en el rompeolas, le corresponderá al Estado cubrir las pérdidas en que incurra el contratista.

CAPÍTULO IV
PROPUESTA PARA MEJORAR LA SITUACIÓN

CAPÍTULO IV: PROPUESTA PARA MEJORAR LA SITUACIÓN

Para las empresas es común enfrentarse a problemas de diversa índole. En un principio, podemos mencionar:

- El alto porcentaje de financiación de las entidades.
- Las dificultades para acceder a otras fuentes de recursos.
- El alargamiento de los ciclos de cobro.
- La falta de liquidez inmediata
- La posibilidad del no cobro

Todo esto constituye una amenaza para lograr el equilibrio financiero, por lo que se hace necesaria la búsqueda de variantes de financiamiento.

Las estrategias financieras de las empresas deberán estar en correspondencia con la estrategia maestra que se haya decidido a partir del proceso de planeación estratégica de la organización. Consecuentemente, cada estrategia deberá llevar el sello distintivo que le permita apoyar el cumplimiento de la estrategia general y con ello, la misión y los objetivos estratégicos.

Algunos aspectos claves en la función financiera, generalmente, señalan lo siguiente:

- Análisis de la rentabilidad de las inversiones y del nivel de beneficios.
- Análisis del circulante: liquidez y solvencia.
- Fondo de rotación, análisis del equilibrio económico-financiero.
- Estructura financiera y nivel general de endeudamiento, con análisis de las distintas fuentes de financiación incluyendo autofinanciación y política de retención y/o reparto de utilidades.

Según los resultados analizados en los capítulos anteriores, y con el propósito de mejorar la administración del puerto y proyectar esa concesión en beneficio del desarrollo de la Sociedad Portuaria de Caldera, SPC., y mejorar la liquidez con que cuentan, actualmente,

para que puedan cumplir con sus objetivos como concesionaria, se presenta la siguiente propuesta:

4.1 Propuesta para Sociedad Portuaria de Caldera, S.P.C.

Después de varias investigaciones se llegó a la conclusión que una solución viable para la empresa Sociedad Portuaria de Caldera, S.P.C., sería la aplicación de un Leasing, el cual explicamos a continuación.

a. Leasing

El Leasing es un acuerdo contractual entre una empresa de Leasing (arrendador) y un cliente final (arrendatario), quienes realizan un contrato de alquiler sobre bienes muebles o inmuebles.

El contrato establece el plazo, el canon a ser cancelado y las condiciones de resolución. Establece una o varias de las opciones que el arrendador otorga al arrendatario.

b. Leasing operativo

El elemento básico de este concepto, es que el arrendador asume y toma a su cargo el riesgo de la operación y de los bienes involucrados en la operación.

Es el contrato en el que una persona (arrendador), que generalmente es el fabricante o distribuidor de material, cede a otra (arrendatario) el uso prefijado y limitado de un determinado bien, contra el pago de un monto de arrendamiento

Este monto comprende tanto la financiación de la puesta a disposición del equipo como de los gastos de mantenimiento y reparación, y durante un período generalmente corto, revocable por el arrendatario en cualquier momento, previo aviso al arrendador quien soporta todos los riesgos técnicos de la operación.

Con el fin de que la empresa Sociedad Portuaria de Caldera, S.P.C., mejore su situación financiera, le proponemos la siguiente venta de activos para realizar un leasing operativo,

aplicando esta estrategia financiera, la empresa tendría una mejora en la razón financiera de liquidez.

Los activos que se tomaron en consideración para la venta son: maquinaria y equipo.

En el siguiente cuadro se describe la maquinaria en venta:

**DESCRIPCIÓN DE LA MAQUINARIA EN VENTA DE LA SOCIEDAD
PORTUARIA DE CALDERA**

Cantidad	Descripción	Fecha de compra	Valor total
4	Montacargas Caterpillar Modelo DP30NT-D	31/12/2007	\$ 111.950,28
3	Spreaders de 20 pies	31/01/2007	\$ 55.740,66
3	Spreaders de 40 pies	31/01/2007	\$ 65.370,66
6	Montacargas Kalmar Modelo DCE-160-12	31/01/2007	\$ 1.197.325,80
5	Tractores Ottawa 4x2 Off Road	31/01/2007	\$ 415.477,50
1	Grúa Móvil Tipo LHM 500	31/01/2007	\$ 4.950.657,45
5	Grúa Móvil Tipo LHM 500 (Flete de maquinaria)	31/01/2007	\$ 836.109,90
3	Reachstackers tipo LRS 645	31/01/2007	\$ 4.537.745,88
TOTAL			\$ 12.170.378,13

El monto total de los activos en venta es \$12.170.378,13; esta maquinaria se adquirió entre diciembre y enero del año 2007.

Por ser equipo de un puerto, la maquinaria se mantiene en constante funcionamiento. Para realizar la venta, se deprecian los activos por los dos años en uso, el valor actual de los activos es por la suma de \$ 9.979.710.07 millones de dólares.

**VALORIZACIÓN ACTUAL DE LOS ACTIVOS EN VENTA SOCIEDAD
PORTUARIA CALDERA**

Valor de desecho (10%)	Depreciación a 10 años.	Valor actual
\$ 11,195.03	\$ 20,151.05	\$ 91,799.23
\$ 5,574.07	\$ 10,033.32	\$ 45,707.34
\$ 6,537.07	\$ 11,766.72	\$ 53,603.94
\$ 119,732.58	\$ 215,518.64	\$ 981,807.16
\$ 41,547.75	\$ 74,785.95	\$ 340,691.55
\$ 495,065.75	\$ 891,118.34	\$ 4,059,539.11
\$ 83,610.99	\$ 150,499.78	\$ 685,610.12
\$ 453,774.59	\$ 816,794.26	\$ 3,720,951.62
	\$ 2,434,075.63	\$ 9,979,710.07

Al realizar la venta de los activos por el valor actual, se estaría disminuyendo el total de activos de la empresa de \$19.331.136,13 a \$9.351.426.06, lo cual representa una disminución del 48%, según se comentó en el capítulo anterior; la razón de liquidez de la empresa, actualmente, es de 0.533, para obtener un resultado aceptable entre los parámetros establecidos, la teoría de las razones financieras aducen que la razón de liquidez debe mantenerse entre un valor promedio superior a 2 o 2.5 veces.

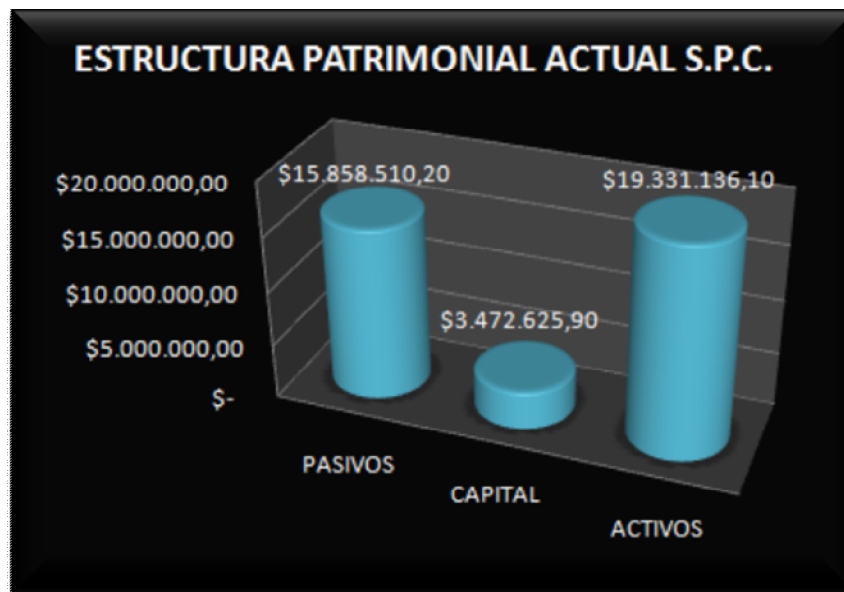
Con el monto obtenido por la venta de maquinaria, se propone lo siguiente:

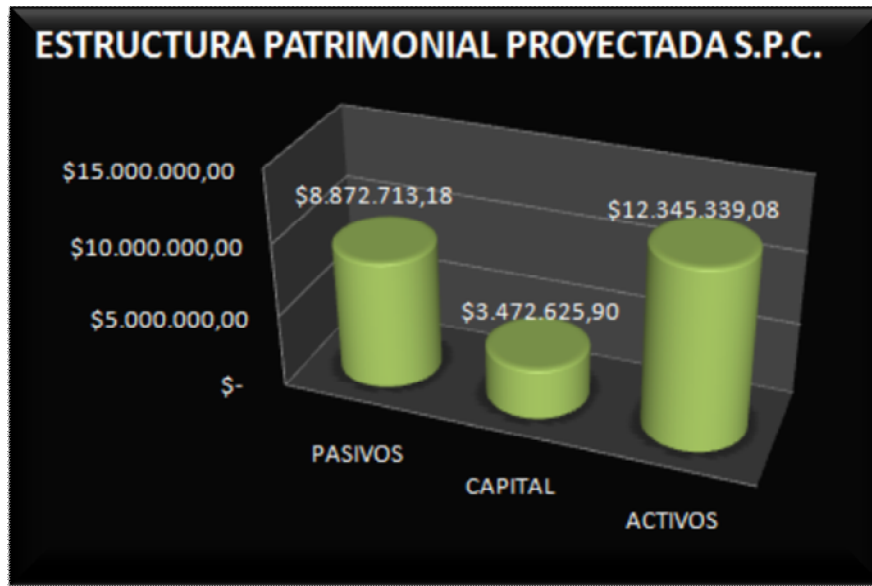
- Invertir \$3,000,000.00 lo que representa un 30% del total de la venta para aumentar la cuenta de inversiones financieras del activo.

- Destinar la suma de \$1,097,768.11, la cual equivale a un 11% del total de la venta para la disminución del pasivo a corto plazo.
- Amortizar con el 59% restante, que equivale a \$5,881,941.96, los pasivos a largo plazo, los cuales, según el balance general al 30 de septiembre de 2008 reflejan un monto total de \$13,123,160.65 equivalentes a un 83% del total de pasivos.

Con la implementación de esta propuesta financiera, la empresa podrá aumentar su razón de liquidez de 0.53 veces a 2,75 veces; esto la colocaría en una mejor posición financiera para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.

A continuación, se muestra el cambio en la estructura patrimonial graficado:





4.2. Formulación de un plan estratégico de infraestructura del transporte de largo plazo.

Resulta fundamental para el país que se establezca en forma definitiva el Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte (PEIT), plan que como se indicó en el capítulo anterior le permitiría a Costa Rica orientar sus inversiones en infraestructura de una forma adecuada.

Dicho plan, sería el gran marco de referencia para las inversiones en infraestructura en Costa Rica, al menos durante los próximos 10 años y deberá contemplar como mínimo el importe total a invertir en los distintos modos de transporte, un detalle de las actuaciones (temas) por modo de transporte, ya sea, vial, ferroviario, aéreo, marítimo, así como las inversiones que se proyectarían en materia intermodal de mercancías y viajeros, transporte urbano y metropolitano y finalmente lo que el país proyectaría invertir durante ese período en investigación, desarrollo e innovación. A su vez, dicho plan deberá mostrar un desglose porcentual, de forma tal que, se tenga la claridad suficiente como para estimar cuál va a ser el énfasis o la distribución de recursos que haría el país.

En línea con lo anterior, la estructura básica que mostraría dicho Plan es la siguiente:

Actuaciones

Transporte por ferrocarril, excepto actuaciones urbanas
Altas prestaciones
Mantenimiento y mejoramiento de red convencional
Supresión y mejoramiento de pasos a nivel
Material móvil
Transporte por carretera excepto actuaciones urbanas
Vías de gran capacidad
Acondicionamiento y mejora
Conservación y explotación
Servicios de transporte por carretera
Transporte aéreo
Área de movimiento de aeronaves
Área de terminales
Seguridad y navegación aérea
Intermodalidad, medio ambiente y otros
Mantenimiento y conservación
Transporte marítimos y puertos
Infraestructura e instalaciones portuarias
Salvamento, seguridad y medio ambiente marino
Transporte intermodal de mercancías y viajeros
Apoyo a red de nodos y plataformas intermodales
Accesos terrestres a puertos
Programa fomento de intermodalidad de mercancías
Programa fomento de intermodalidad de viajeros
Transporte urbano y metropolitano
Actuaciones en carretera
Integración urbana del ferrocarril
Cercanías ferroviarias, incluso material móvil
Apoyo al transporte público e intercambiadores
Investigación, desarrollo e innovación
Programa de I+D+i en el transporte
Acciones piloto de innovación en el transporte
Programa de fomento de la innovación en el transporte

A su vez, dicho plan deberá contemplar al menos, en términos generales, cómo se pretenderá financiar, en este sentido, se sugiere, que dadas las limitaciones presupuestarias que tiene el país, y la gran cantidad de recursos que un plan de este tipo demanda, que se

financie en un 33% con recursos provenientes de los ingresos de gobierno (impuestos), otro 33% con recursos provenientes del crédito externo y finalmente el último 33% con recursos provenientes de la inversión privada, a través de la consolidación de figuras de alianzas público-privadas.

No obstante, el éxito de dicha atracción de recursos privados al país, depende de que se den las condiciones necesarias, a fin de que se consolide finalmente el mecanismo de la concesión de obra pública. Figura que ha tenido múltiples adversidades para implementarse en el país, por problemas de naturaleza jurídica, tarifaria y de orden político. Pero que podría llegar a consolidarse si en la práctica los proyectos que se están financiando con esta figura finalmente tienen éxito, como son el corredor San José-Caldera (actualmente en ejecución), San José-Ramón (proyectado su inicio para el primer trimestre del próximo año). El Aeropuerto Daniel Oduber (actualmente adjudicado) y el Proyecto de Puerto Caldera (pendiente de construir la Terminal granelera).

Por su parte, el financiamiento de dicho PEIT, mediante crédito externo, también es una situación viable, máxime si ya el país logró consolidar un financiamiento de \$ 850 millones, complementados con un crédito con el BIRF por más de \$170 millones de colones.

Otra opción viable desde el punto de vista financiero y de financiamiento del PEIT, lo constituye, la posibilidad de que los bancos estatales, como el Banco Nacional de Costa Rica, Banco de Costa Rica o Banco Popular, se les permita a través de instrumentos novedosos, como por ejemplo, la titularización, financiar grandes proyectos de infraestructura del transporte. Aspecto que resulta viable, de cara a las recientes autorizaciones otorgadas por la SUGEF en esta línea.

4.3 Inversión en infraestructura

Según el punto anterior, también, debería implementarse una política portuaria claramente definida que éste en línea directa con dicho Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte. Lo anterior, sería un marco ideal para orientar, tanto a las autoridades del MOPT, como al Gobierno en general, el cual debería ser el norte que tendría el país en materia portuaria en los próximos veinte años.

Ahora bien, en el corto y mediano plazo, y de cara al proceso de apertura comercial que enfrenta el país y enfrentará a futuro, resulta fundamental que se continúe el proyecto del Gobierno de concesionar el Puerto de Limón-Moín, la concesión de dicho puerto indudablemente, al igual que en Puerto Caldera, permitiría aumentar sus niveles de eficiencia, y por ende, incrementar variables sustantivas como tonelajes movilizados por hora.

Ello se vería reflejado en importantes inversiones en infraestructura física, nueva y moderna maquinaria y equipo para el manejo del puerto y un eventual operador especializado en estas temáticas.

A nivel del Puerto de Limón-Moín, se requieren inversiones de al menos 80 millones de dólares, lo cual implica, que dada la precaria situación económica que en estos momentos atraviesa JAPDEVA, sería sumamente difícil que se puedan implementar en el corto o mediano plazo.

En este sentido, se tiene que resulta evidente para el país consolidar el proceso de concesión que se tiene proyectado ejecutar, y concomitantemente con ello, librarse en forma definitiva de un sindicato que no ha permitido desde ninguna perspectiva su desarrollo.

En cuanto a este tema, ha de tenerse presente, como se ha indicado anteriormente dentro de esta investigación, que por el Puerto de Limón y Moín pasan gran parte de las exportaciones de Costa Rica.

Por otra parte, en relación con el Puerto de Caldera, se propone a las autoridades gubernamentales a que ejerzan una presión importante al concesionario para que de una vez por todas se inicie la construcción de la Terminal granelera y de no cumplir en un plazo perentorio con ello, plantear un proceso de ruptura del contrato, puesto que, resulta a todas luces alejado de lo acordado por las partes que dicha Terminal no se construya.

Si bien es cierto, el mundo ha enfrentado una coyuntura económica compleja en materia de financiamiento, en la actualidad, los mercados presentan señales de reactivación, que vuelven a permitir a las empresas ampliar sus expectativas para obtener financiamiento en proyectos de esta naturaleza.

A su vez, teniendo en consideración la relevancia que tiene para el buen funcionamiento del puerto de que el calado sea el adecuado, se recomienda a las autoridades del INCOP que, también, presionen al contratista a fin de que dicho calado se concluya en forma exitosa. Sobre esta temática, si bien es cierto, el contratista ha tratado de realizar la contratación respectiva enfrentando problemas con las altas cotizaciones para dar el servicio, lo cual no ha permitido lograr el objetivo en cuanto al calado del Puerto.

Por su parte, resulta fundamental que, de una vez por todas, las autoridades del INCOP, consoliden el financiamiento para ejecutar las obras relacionadas con la remodelación del rompeolas, en este sentido, se propone que, teniendo en consideración que, según la ejecución presupuestaria de dicha Institución a la fecha cuenta con un superávit de más de 1.800 millones de colones de recursos que no se han utilizado, se propone que dichos recursos se utilicen en forma inmediata de financiar dicho proyecto.

En línea con lo anterior, ha de tenerse presente que dicha inversión resulta fundamental de cara a la ejecución de los contratos suscritos por el INCOP, puesto que, una salida de operación del puerto por aspectos del rompeolas, le implicarían al Estado erogaciones millonarias en indemnizaciones para el contratista.

En resumen, se propone lo siguiente:

- Que se consolide una política integral de desarrollo de infraestructura portuaria ligada al Plan de Infraestructura del Transporte (PEIT).

- Que finalmente se consolide la construcción de la Terminal granelera en el Puerto de Caldera.
- Que se concluya con el calado de Puerto Caldera, y por ende, se ubique en los niveles adecuados.
- Que las autoridades de INCOP cumplan con su obligación de financiar el proyecto del rompeolas a través del superávit de dicha Institución que a la fecha superan los 1.800 millones de colones.
- Que se consolide el proceso de concesión del Puerto de Limón-Moín, de manera tal que, se inviertan recursos frescos en dicho Puerto y procedente de fuentes externas.
- Que se continúe con el proceso de valoración a fin de consolidar, también, en Limón el proyecto de las autoridades actuales del Mega Puerto.

4.4 Inversión en infraestructura del transporte y enfoque concentrado en carreteras.

Tal y como lo establece la teoría económica, resulta fundamental para el desarrollo de un país y, por ende, para mantener niveles de PIB adecuados, que no existan rezagos en su infraestructura del transporte. De allí que un país debe tener una política económica que va de la mano de su política en materia de infraestructura.

Así las cosas, y acorde con los aspectos esbozados en el capítulo anterior en cuanto a esta temática, resulta fundamental para el país, resolver los dos retos indicados, a saber, mantener los niveles de inversión en forma sostenida en porcentajes entre el 2% y 4% del PIB para los próximos 20 años y que esa inversión permita un desarrollo interno equilibrado.

Desde este marco, se propone para solventar el primer reto, que el país, apueste, además de la inversión propia vía impuestos, a otras fuentes de financiamiento que tiene el mercado, tanto haciendo uso del crédito externo en sus distintas modalidades (préstamos directos blandos con organismos internacionales, préstamos revolutivos o donaciones), como de la

utilización del ahorro interno (fondos de pensiones), así como el fortalecimiento de esquemas de inversión bajo las modalidades de alianzas público-privada (concesiones, fideicomisos, etc).

Si el país logra combinar en forma inteligente y adecuada dichos mecanismos de financiamiento podría lograr niveles de inversión superiores al 2% del PIB al menos en el mediano plazo, y por ende, finalmente, salir del rezago que muestra en materia de infraestructura del transporte.

En este sentido, resulta fundamental, en nuestro criterio, que el país consolide de una vez por todas, esquemas como los concesionales, los que si bien es cierto, han tenido aspectos negativos en algunos países, incluso el nuestro, han permitido a países europeos, y suramericanos, incrementar significativamente sus niveles de infraestructura del transporte.

Un ejemplo claro de ello, lo constituye España y Perú, países que, a través de esos esquemas concesionales han logrado sacar a sus países de los rezagos que tenían en materia de infraestructura del transporte, y por ende, han mejorado sus niveles de competitividad y su actividad económica se ha visto sustancialmente mejorada.

También, se propone, que el país continúe con su política de fortalecimiento, con países como China, país que podría seguir realizando donaciones importantes en este campo. Tal y como en su oportunidad lo hizo el Gobierno de Taiwán con la construcción del Puente de la Amistad en Guanacaste y, actualmente, el Gobierno Chino con el Estadio Nacional.

A su vez, en lo que respecta del otro reto comentado en este acápite, vinculado con el desarrollo intermodal equilibrado, se propone que el país consolide el “Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte”, plan que, como se comentó es un instrumento orientador y guía para un país en materia de su desarrollo en infraestructura del Transporte.

A mayor abundamiento, dicho plan, por su propia dinámica y proceso de elaboración conduce a sus creadores a realizar planteamiento integrales en materia de infraestructura del transporte. Planteamientos que, indudablemente, tienen como aspecto fundamental el equilibrio entre los distintos medios de transporte, y por ende, casi implícitamente las

inversiones en infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferrocarriles se incrementarán considerablemente versus carreteras.

En resumen, si el país logra consolidar esquemas de financiamiento como las mencionadas en forma adecuada y, a su vez, consolida su plan, ello indudablemente va a permitir que el país salga del rezago de infraestructura que tiene en la actualidad.

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

El análisis efectuado sobre la inversión en la infraestructura de transporte, permitió concluir, que si bien es cierto, el panorama ha sido desalentador, tanto por la escasa asignación de recursos, por parte del Gobierno, como también la presión de los líderes sindicales, que prácticamente coadministran las instalaciones portuarias, el hecho de que se concesionara el Puerto de Caldera a la Sociedad Portuaria de Caldera, S.A., demostró que esa actividad aumentó la eficiencia y la eficacia de las operaciones que ahí se desarrollan.

No obstante, dicha sociedad no posee el nivel de liquidez suficiente para administrar con mayor eficiencia sus actividades económicas en beneficio del desarrollo económico y social de la región y del país, razón por la cual, nuestra propuesta consiste en que dicha sociedad se apalanque con el propósito de aumentar su liquidez, considerando la venta de sus activos y aplicando un leasing operativo como estrategia financiera tendente a mejorar esa razón financiera.

Ahora bien, de conformidad con los resultados del accionar de Puerto Caldera, consideramos que la concesión, es una figura que sí podría surtir efectos positivos en el desarrollo económico y social de la Vertiente Atlántica. De hecho, los acontecimientos de los últimos días, ante la estrategia del gobierno, en relación con el manejo de la actividad sindical de esa región, le permiten que, a un corto plazo se concesione el Puerto de Moín, con el propósito de agilizar la actividad portuaria en aras de hacerle frente a la apertura comercial.

Por otra parte, a pesar de las bondades expuestas, Costa Rica no cuenta con un plan estratégico en infraestructura de transporte, la asignación de recursos económicos se concentra, básicamente, en carreteras; aunque el Gobierno tiene como meta la concesión de Puerto Moín no existe un plan a largo plazo que mantenga la continuidad a los proyectos de infraestructura de transporte lo que convierte en ineficientes los puertos de Costa Rica.

Por otra parte, según el análisis a los estados financieros de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, se concluye que las razones financieras muestran un nivel aceptable de endeudamiento de acuerdo con los parámetros establecidos, actualmente, el Estado y la concesionaria están evaluando el contrato para finiquitar detalles y dar inicio a las obras de infraestructura en el muelle.

5.2 Recomendaciones

a. A la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria de Caldera:

Aplicar lo antes posible el Leasing Operativo con el fin de apalancar a la empresa y poder cumplir con sus obligaciones de pago mejorando sus razones financieras para ser una empresa con mayor liquidez y rentabilidad.

b. Al Ministerio de Obras Públicas y Transporte:

a) Implementar un plan estratégico de infraestructura del transporte (PEIT), que le permita orientar sus inversiones de una forma adecuada y eficiente con una maximización de los escasos recursos económicos que administra el estado y sirvan de orientación hacia el desarrollo del país y se convierta en el ente rector en la ejecución de ese tipo de proyectos de conformidad con lo que establece su Ley Orgánica.

b) Dictar las medidas pertinentes para que en futuras inversiones relacionadas con infraestructura del transporte se observen las tendencias mundiales de inversión en ferrocarriles y puertos.

c) Continuar con el proceso de valoración de la concesión a Puerto Moín para consolidar el proyecto Limón Ciudad – Puerto.

BIBLIOGRAFÍA

- Abarca Ulloa, Xenia, La apertura comercial y los efectos derivados sobre la administración San Pedro, Costa Rica pública costarricense del sector transporte, San José, Costa Rica, Universidad de Costa Rica.
- CEDDET, “Financiación de la infraestructura de transporte.”
- Coordinadores de la REI, Revista de la Red de Expertos Iberoamericanos en Infraestructura, España, REI.
- Hernán de Solminihaq T., Gestión de Infraestructura Vial, Chile, Editorial Universidad Católica de Chile.
- Izquierdo Rafael, Gestión y financiación de las infraestructuras del transporte terrestre España, Asociación Española de la Carretera.
- Informes de auditoría, Contraloría General de la República.
- Informe de Estado de la Nación (2005) Capítulo 6, “Hacia una red vial moderna y eficiente”, San José, Costa Rica, Estado de la Nación.
- Memoria anual 2006, Contraloría General de la República.
- Memoria anual 2007, Contraloría General de la República.

Páginas de Internet consultadas:

- www.cgr.go.cr
- www.mopt.go.cr
- www.japdeva.go.cr
- www.incop.go.cr
- www.incofer.go.cr
- www.conavi.go.cr
- <http://hydra.dgsca.unam.mx/fesc/matristtr/maria/razones%20financieras.doc>
- http://www.google.co.cr/search?hl=es&defl=es&q=define:leasing+operativo&ei=RnR5S_9N8qWtgfYjqSfCg&sa=X&oi=glossary_definition&ct=title&ved=0CAcQkAE
- <http://www.mailxmail.com/curso-leasing-estados-financieros/tipos-leasing>
- <http://www.contactopyme.gob.mx/guiasempresariales/guias.asp?s=10&g=8&sg=46>