

**Cuarto Seminario Internacional “América Latina y el Caribe y China: condiciones y retos en el siglo XXI”**

**Eje temático:  
Economía, comercio e inversión**

**Título de la ponencia:  
Desarrollo Portuario y Transformación Productiva en Costa Rica**

**Autores:<sup>1</sup>**

**Dr. Rafael Arias Ramírez, Ph.D.**

Investigador del Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica y coordinador de investigación de la Escuela de Economía de la Universidad Nacional de Costa Rica. El profesor Arias investiga temas en economía del desarrollo, economía pública y economía regional.

Domicilio: Heredia, Costa Rica. Correo electrónico: [rafael.arias.ramirez@una.cr](mailto:rafael.arias.ramirez@una.cr).  
Teléfono: (506) 2511-4166.

**Lic. Luis Vargas Montoya, candidato a Ph.D.**

Investigador del Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica y coordinador del Departamento de Análisis Económico y Mercados de Telecomunicaciones del Viceministerio de Telecomunicaciones del Gobierno de la República. El investigador Vargas trabaja temas en economía digital, economía pública y economía regional.

Domicilio. Cartago, Costa Rica. Correo electrónico: [luis.vargasmontoya@ucr.ac.cr](mailto:luis.vargasmontoya@ucr.ac.cr).  
Teléfono: (506) 2511-4166.

---

<sup>1</sup> Se debe brindar un especial agradecimiento al asistente de investigación Alejandro Madrigal, cuyo trabajo fue vital para el desarrollo de la ponencia.

## **I. Introducción**

El crecimiento experimentado por China se ve reflejado en sus flujos comerciales, convirtiéndose en el principal país exportador del mundo.<sup>2</sup> Ese crecimiento se acompaña de tratados de libre comercio con dieciséis socios comerciales y veintiocho economías que promueven consolidar su vínculo comercial con otros países.<sup>3</sup>

Asimismo, como parte de su estrategia de expansión económica, China ha emprendido acciones para consolidar sus relaciones económicas en diferentes latitudes del planeta. Para ello, ha establecido vínculos económicos que se sustentan en fondos de cooperación para el desarrollo y en la ejecución de proyectos de construcción de infraestructura, destinados principalmente en África y en menor escala en Latinoamérica y el Caribe (Jenkins, 2010).

El interés de China en invertir en América Latina y el Caribe (ALC) tiene sus orígenes en el año 1996, cuando envía a una delegación, liderada por su ministro de comercio exterior y cooperación económica a la región, con el fin de promover el intercambio comercial y la inversión (Bersick et al., 2006). El compromiso del gigante asiático con ALC se constata con el ambicioso plan de su presidente, Xi Jinping, quien se propone alcanzar \$500 billones en intercambio comercial y de \$250 en inversión directa en la región (Dollar, 2017).

En ese contexto, como apunta De Onis (2014), después del año 2010, los proyectos de inversión en ALC financiados por China superan los préstamos que en su conjunto financiaron organismos internacionales y los EE. UU, conjuntamente. De tal forma, los fondos provistos por el gigante asiático se concentran en proyectos de infraestructura vinculados con la extracción de recursos naturales en países suramericanos (Rosales, 2015).

El mismo Rosales (2015) expone que, pese a los mayores aportes de capital de China en ALC, persiste el desafío de lograr que éstos se incrementen y se diversifiquen más allá de las industrias de extracción. Asimismo, el autor agrega que en la Primera Reunión Ministerial del Foro CELAC - China se definieron trece áreas prioritarias para las inversiones chinas en la región, siendo una de ellas infraestructura y transporte.

---

<sup>2</sup> Extraído de [http://stat.wto.org/CountryProfiles/CN\\_e.htm](http://stat.wto.org/CountryProfiles/CN_e.htm).

<sup>3</sup> Extraído de <http://www.china-briefing.com/news/2013/03/01/actualizacion-los-tratados-de-libre-comercio-de-china.html>.

El interés del país asiático por proyectos de infraestructura de transportes en el mundo no es casualidad, sino que responde a una estrategia comercial que se basa en la búsqueda de transporte eficiente y que reduzca costos por la vía marítima (Díaz, 2016). Los resultados de la estrategia china han sido notorios en su crecimiento en la industria marítimo-portuaria, que hoy colocan a la línea naviera de capital chino *COSCO Shipping Holdings* como la cuarta de mayor importancia en el mundo.<sup>4</sup>

No obstante, no se identifican en ALC proyectos de inversión en infraestructura de transporte marítimo y logística portuaria que hayan sido financiados con capital chino. La única iniciativa que se ha discutido, pero que a la fecha no ha logrado gestarse, es la construcción de un canal interoceánico fluvial que atravesaría el territorio nicaragüense, como alternativa al Canal de Panamá.

Propiamente, en el caso costarricense, a partir del año 2007 se establecen relaciones diplomáticas con China, con el propósito de reforzar su relación comercial en torno a la idea de establecer una ZEE China en territorio costarricense (COMEX, 2014). En materia de infraestructura la propuesta de ZEE para Costa Rica se proponía el desarrollo de cinco "núcleos de desarrollo", entre los que se destaca un "moderno centro logístico y de comercio regional".

El estudio realizado por el Banco de Desarrollo de China y publicado por COMEX (2014), destaca la posición geográfica privilegiada de Costa Rica, con una vasta línea costera tanto en el Caribe como en el Pacífico y ubicándose justo en la mitad del continente americano. Por ello, el interés manifiesto del gobierno chino de realizar inversiones para el desarrollo de logística portuaria y parques industriales y tecnológicos en el Pacífico Central del país. Esto permitiría la expansión productiva de país a lo largo de las costas, a la vez que una eventual ZEE alcance el objetivo de convertirse en un puente estratégico entre China y ALC.

Es en ese contexto, el análisis de los efectos esperados de inversiones en la industria de logística marítimo-portuaria costarricense toma relevancia, en especial, sabiendo que el Gobierno de China manifiesta interés en apoyar inversiones en infraestructura en la región. En esa línea, en la siguiente sección de la investigación se muestran los efectos esperados

---

<sup>4</sup> Extraído de <http://www.europartners.com.mx/2017/05/15/principales-navieras/>.

de inversiones en infraestructura para el transporte marítimo sobre la economía costarricense.

## **II. Efectos esperados de la industria marítimo-portuaria en la economía costarricense**

La cuantificación de los efectos de la industria marítimo-portuaria es un reto para el análisis económico, ya que requiere la consideración de elementos macroeconómicos y microeconómicos complejos como las cadenas globales de valor, las ventajas comparativas, los sistemas logísticos, los encadenamientos productivos y territoriales, la eficiencia y la productividad de la industria y el mercado de las líneas navieras.

En ese contexto, el abordaje metodológico de la presente investigación se compone de tres etapas: primero, se realizan entrevistas y talleres para identificar los principales actores de la industria y las variables más relevantes para su análisis; segundo, con el aporte de la primera etapa y una exhaustiva revisión de la literatura, se identifican y cuantifican las variables requeridas para caracterizar la industria marítimo-portuaria; y tercero, se procede con la estimación de los principales efectos de la actividad marítimo-portuaria en la economía costarricense, por medio del uso de herramientas basadas en la Matriz Insumo-Producto (MIP) 2012 para Costa Rica.<sup>5</sup>

Siguiendo a Schuschny (2005), la MIP es una herramienta muy útil para caracterizar y analizar posibles efectos en la economía ante cambios en la demanda en diferentes actividades o productos, entre otras aplicaciones. Sin embargo, el mismo autor advierte una serie de limitaciones que no permiten realizar inferencia estadística ni estimaciones de largo plazo.<sup>6</sup> Así mismo, Valadkhani (2003) señala que los modelos insumo-producto son herramientas de planificación orientadas a la demanda final, que examinan las relaciones interindustriales entre los sectores productivos de la economía, siendo a su vez, una representación simplificada del sector productivo.

---

<sup>5</sup> La MIP 2012 del BCCR desagrega la producción costarricense en 136 actividades económicas y 183 productos. A partir de dicha matriz, se generan las estimaciones correspondientes, considerando 178 productos cuyas cifras son diferentes a cero, condición requerida para aplicar el modelo algebraico requerido.

<sup>6</sup> Para contar con mayores detalles sobre el cálculo y aplicaciones de la MIP, se recomienda consultar el trabajo de Schuschny (2005) y a Sánchez (2014).

La primera dimensión de análisis que se estudia por medio de la MIP es el empleo total generado por la industria, que a su vez se desagrega en empleo directo e indirecto. Siguiendo a Sánchez (2014), se calcula la matriz de coeficientes técnicos. Una vez que se cuenta con una estimación del empleo, así como con la matriz de requerimientos técnicos de Leontief, se estiman los indicadores que cuantifican el efecto potencial de la industria en el mercado laboral.

Otra dimensión que se evalúa es el grado de encadenamientos productivos que presenta la actividad marítimo-portuaria. Para ello, se calcula el poder de dispersión de cada industria o la expansión de sus efectos sobre todo el sistema industrial, conocido como encadenamientos de Hirschman, Para esto se sigue el procedimiento de Rasmussen (1956).<sup>7</sup> Asimismo, se evalúan los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante para estimar el impacto directo que tienen otras industrias sobre la industria en cuestión, y qué impacto tiene esta sobre otras industrias con las que se encadena posteriormente, mediante el uso de los Multiplicadores Directos de Chenery y Watanabe (1958).

Finalmente, para estimar posibles efectos de la industria marítimo-portuaria en la economía costarricense, se desarrolló un ejercicio prospectivo con un aumento sustancial en la inversión en uno de los puertos en cuestión (Puerto Caldera), que es el principal puerto del Pacífico Central, para así determinar su efecto sobre el volumen de exportaciones de los productos que transitan por la vía marítima en Costa Rica.<sup>8</sup>

### Industria marítimo-portuaria en Costa Rica

Un primer aspecto por analizar para comprender la importancia del transporte marítimo para el caso costarricense es su participación relativa en el valor de los bienes exportados. Como se muestra en el siguiente gráfico, el transporte marítimo mantiene una posición hegemónica como la principal vía de transporte de las exportaciones costarricenses, sumado a un crecimiento interanual promedio del 9,3% (Procomer, 2018). En ese contexto, es que se señala que los puertos costarricenses ya han llegado a un punto de saturación que apenas

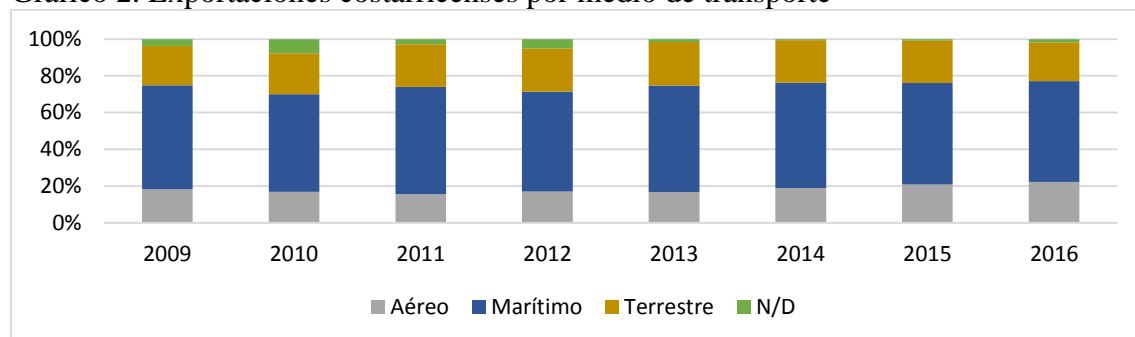
---

<sup>7</sup> Rasmussen (1956) utiliza un índice de poder de dispersión para medir el efecto de la expansión ocasionada en el sistema industrial por incrementar la demanda para la industria de interés  $j$  en una unidad.

<sup>8</sup> Se seleccionaron los productos de la MIP 2012 que se identifican con los códigos NP001-NP038; NP043-NP-064; NP066-NP070; NP074-NP085; NP087; NP092-NP109 y NP112; los cuales, representan las principales exportaciones del país por el medio de transporte marítimo.

le permite abastecer sus necesidades de comercio exterior, lo que, sin lugar a duda, lleva a un desaprovechamiento de las ventajas competitivas estáticas y dinámicas que el país tiene al contar con importantes litorales, ventanas a la Cuenca del Pacífico y a la Cuenca del Caribe y su cercanía con el Canal de Panamá como epicentro de la actividad portuaria de la región.

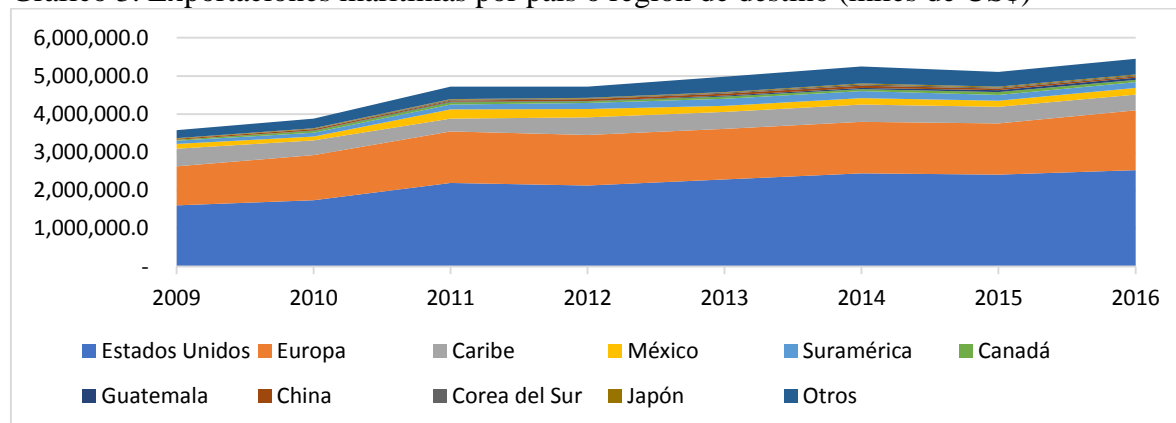
Gráfico 2. Exportaciones costarricenses por medio de transporte



Fuente: Elaboración propia con datos de PROCOMER (varios años).

A la hora de examinar los principales destinos de las mercancías costarricenses exportadas por la vía marítima, se observa que hay una coincidencia con sus principales socios comerciales, como es el caso de los EE. UU., el resto de Centroamérica, Europa y China (Arias y Vargas, 2017). En el caso de las exportaciones a China, éstas han mantenido su participación relativa, a pesar de que en año 2011 entra a regir el tratado de libre comercio entre ambos países.

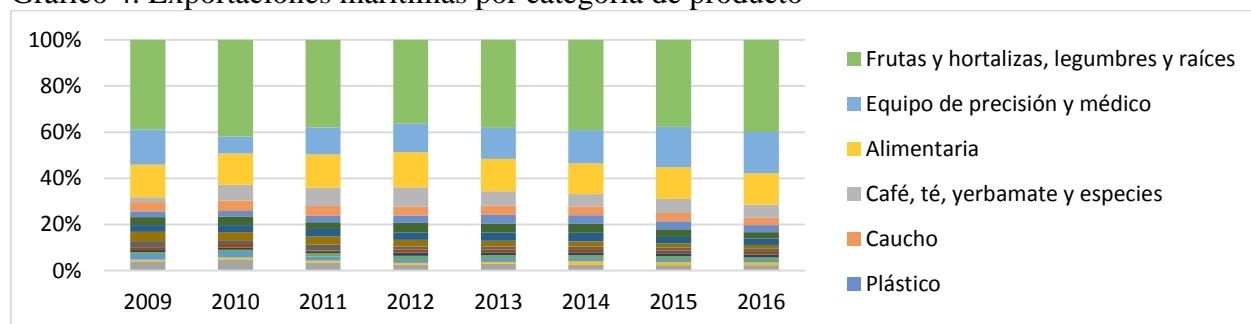
Gráfico 3. Exportaciones marítimas por país o región de destino (miles de US\$)



Fuente: Elaboración propia con datos de PROCOMER (varios años).

Un aspecto más para entender el comportamiento del transporte marítimo en Costa Rica es a través de los principales productos que se comercian. El gráfico 4 muestra que los bienes exportados con mayor participación relativa son diversos, los cuales van desde producción agrícola hasta equipo de precisión y médico, que ocupan la primera y segunda posición.

Gráfico 4. Exportaciones marítimas por categoría de producto



Fuente: Elaboración propia con datos de PROCOMER (varios años).

Otro aspecto que resulta de especial relevancia para el país, cuando se evalúa una actividad económica, es la demanda laboral que ésta produce. Esto debido a que persiste una condición estructural de un desempleo estancado alrededor del 9,5% en los últimos años.<sup>9</sup> Las cifras de empleo asociadas a la industria marítimo-portuaria costarricense se ubican dentro de la categoría de Transporte y Almacenamiento, la cual, como se muestra, ha presentado incrementos sustanciales en los últimos tres años (Cuadro 5).

Cuadro 5. Empleos en el sector Transporte y Almacenamiento

II Trimestre	2015	2016	2017
Empleos en transporte y almacenamiento (variación interanual)	88 250 (n.a.)	96 209 (+9,07%)	102 421 (+6,45%)

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC (varios años).

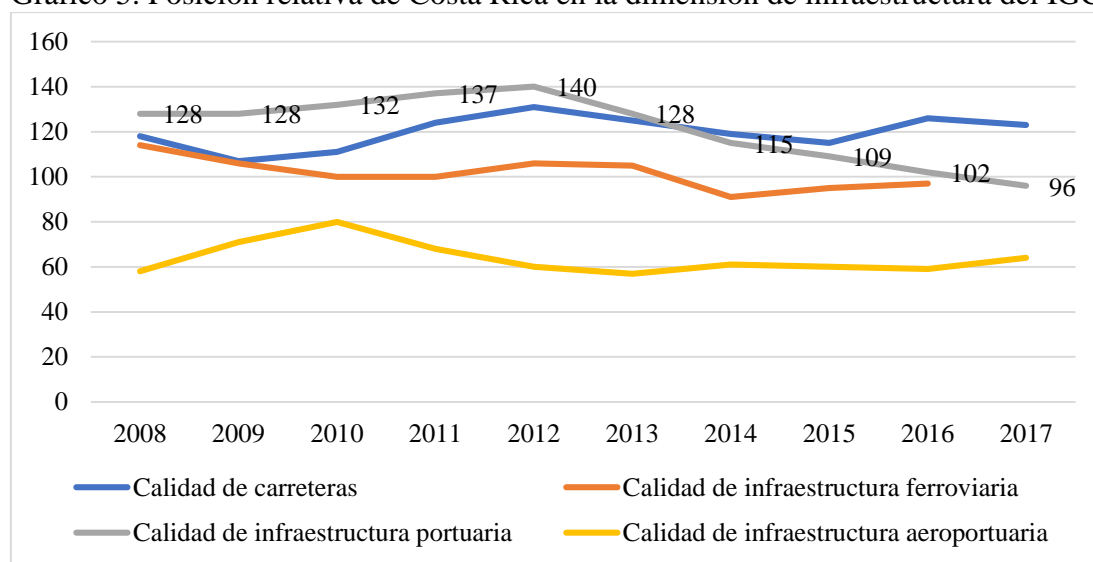
Los datos del cuadro anterior ponen en evidencia que la industria tiene un alto potencial como generador de oportunidades laborales en el país; sobre todo si se tiene en consideración que en ese mismo periodo la fuerza de trabajo en el país no ha presentado un cambio estadísticamente significativo.<sup>10</sup> Así, como se muestra más adelante en el presente trabajo, el país podría potenciar la posibilidad de la industria marítimo-portuaria para contribuir en mayor medida con un mercado laboral más dinámico.

<sup>9</sup> INEC (2018).

<sup>10</sup> INEC (2018).

El grado de competitividad de las industrias es otro de los temas que ameritan ser atendidos. En esta línea, de acuerdo con datos del Foro Económico Mundial en sus reportes anuales de Competitividad Global, la industria marítimo-portuaria costarricense hasta el año 2012 ocupa en promedio la posición ciento treinta y tres de los poco más de ciento cuarenta países considerados. Esta posición tan rezagada tiende a mejorar con las inversiones recientes realizadas en Puerto Caldera y con la finalización de las obras de una Terminal de Contenedores en Puerto Moín, (TCM) aunque sigue siendo considerablemente baja (Gráfico 5).

Gráfico 5. Posición relativa de Costa Rica en la dimensión de infraestructura del IGC



*Nota. Cuanto menor es el valor del numerador, el país alcanzó una mejor posición relativa con respecto a la muestra total de países.*

*Fuente: Elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2017).*

### Efectos esperados sobre la economía costarricense de las inversiones en la industria marítimo-portuaria

El análisis de los efectos potenciales de la industria marítimo-portuaria en Costa Rica, específicamente en cuanto al empleo y los encadenamientos productivos, muestra la capacidad de la industria para dinamizar la economía. En materia de empleo, el transporte de carga, como la actividad más directamente relacionada con el transporte marítimo, se encuentra entre las treinta que aportan más empleos a la economía costarricense de un total



de ciento ochenta y tres industrias.<sup>11</sup> Asimismo, cuando se toman en cuenta únicamente las cifras de empleo directo, la industria de transporte de carga se ubica en la posición veintiuno.

Otra de las mediciones que permiten evaluar la importancia relativa de la industria como generadora de demanda laboral es el multiplicador del empleo. En este, el transporte de carga ocupa la posición siete de las ciento ochenta y tres industrias que considera la MIP 2012, lo que pone en evidencia que, aunque la actividad no es intensiva en mano de obra, tiene un muy alto potencial en la generación de empleos directos e indirectos, ante cambios en la demanda de la industria.

La elasticidad empleo producción es otro indicador que evalúa la capacidad de una industria para incrementar la demanda laboral en la economía. En general, los productos del sector servicios son los que cuentan con un mayor potencial para generar empleos en la economía. Sin embargo, destaca que el transporte de carga se sitúa en la posición dieciséis de los ciento ochenta y tres productos considerados.

Los resultados obtenidos en materia de empleo son un reflejo no solo de la importancia relativa de la industria como generadora de demanda de trabajadores en la economía nacional, sino también de su potencial como dinamizador del mercado laboral costarricense. En ese contexto, Costa Rica tiene en esta industria una importante demanda cautiva, que se puede convertir en una importante alternativa para enfrentar los problemas estructurales de desempleo que le aquejan, en especial fuera de la Gran Área Metropolitana (GAM), principal zona económica del país y en donde se concentra el mercado laboral formal.

En cuanto a la generación de encadenamientos productivos que se pueden desarrollar para generar mayores niveles de dinamismo de los sectores productivos, los resultados de la aplicación del índice de poder de dispersión de Rasmussen (1956), muestran que solo cuarenta y seis de las ciento ochenta y tres industrias consideradas tienen un nivel de

---

<sup>11</sup> Valga aclarar que al no contarse con datos específicos en la MIP 2012 para el transporte marítimo, se utiliza como proxy el transporte de carga, a sabiendas de que por medio del mar se mueven la mayor parte de los bienes que comercia el país.

encadenamiento superior con la economía en su conjunto respecto a la actividad marítimo-portuaria.

Relacionado con lo anterior, un aspecto que conviene precisar es si los encadenamientos productivos se presentan en mayor grado hacia atrás o hacia adelante. Referente a los encadenamientos productivos hacia atrás, el transporte de carga se ubica en la posición ochenta y dos de las ciento ochenta y tres actividades que integran la MIP 2012 y las otras tres actividades que se asocian con el transporte marítimo de carga se colocan en las posiciones treinta dos, treinta y uno y veintinueve. Este resultado nos muestra a un sector marítimo que tiene potencial para estimular las demandas en otros sectores con los que está vinculado; pese a que la infraestructura portuaria del país presenta un rezago considerable.

En el caso de los encadenamientos hacia adelante, el transporte de carga se sitúa en la segunda posición de las ciento ochenta y tres actividades que incorpora la MIP 2012 para Costa Rica. Esto se refleja un nivel de encadenamiento muy alto con industrias en etapas posteriores de producción. Este resultado permite concluir que la industria marítimo-portuaria genera un alto estímulo sobre la demanda de bienes finales de otras industrias y, por consiguiente, habla del potencial que tiene la actividad para generar un efecto multiplicador sobre el resto de las actividades productivas de la economía costarricense. Este análisis de encadenamientos productivos refuerza la tesis referente al potencial que tiene la industria marítimo-portuaria como generadora de valor agregado en la economía; no solo por sus efectos directos, sino también por los efectos indirectos esperados en otras actividades económicas.

Un último ejercicio que ilustra los efectos macroeconómicos potenciales de las inversiones en infraestructura portuaria se realiza mediante estimaciones de corte descriptivo de las implicaciones de nuevas inversiones en la producción, el comercio exterior y el empleo. Para ello, se usa como referencia la inversión en la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) que la compañía de capital holandés *APM Terminals* está ejecutando en Costa Rica. Dicha inversión, que es una de las de mayor magnitud que ha recibido el país en los últimos años, redundará en una significativa reducción de costos y tiempos de transporte del comercio internacional.

De acuerdo con APM Terminals (2016), la inversión de la TCM tendrá un impacto en la reducción de costos de 40%, lo que derivaría en un aumento de las exportaciones nacionales en cerca del 23%. Con este resultado como referencia, se replica el ejercicio para el Puerto Caldera, asumiendo un aumento de igual magnitud en la porción exportada de las noventa y siete industrias de la MIP 2012 que más concentran exportaciones en Costa Rica, de las que un 55% se transportan por vía marítima.<sup>12</sup> Por consiguiente, un potencial aumento del 23% en las exportaciones marítimas de estos productos generado por una inversión similar a la de la TCM en Puerto Caldera, se podría traducir en un aumento del 12,65% en el total de exportaciones nacionales que pasarían de 3, 924, 894 a 4, 421, 393 millones, lo que a su vez, se traduce en un aumento en la producción de estas industrias del 7,54%, y en la producción total de la economía costarricense de 1,86%.

Una nueva inversión portuaria como la descrita en el párrafo anterior también es de esperar que se traduzca en un aumento de la demanda de las industrias relacionadas con la actividad marítimo-portuaria, con consecuentes efectos positivos sobre el empleo. Un aumento de la demanda de tan solo 5% demandaría 2,749 nuevos empleos, mientras que un incremento del 10% se traduce en 5,498 nuevos empleos.

En vista de lo anterior, nuevas inversiones en la industria de logística marítimo-portuaria se podrían reflejar no solo en aumentos sustanciales en el comercio exterior y la producción; sino también, en empleos directos e indirectos e inducidos que contribuirían con la reducción de los niveles de desempleo de la economía costarricense, particularmente en las zonas costeras.

En síntesis, los efectos potenciales de la industria de logística marítimo-portuaria sobre la economía de Costa Rica son muy altos, debiendo reiterar que podría dinamizar la producción y empleo considerablemente, no solamente a través de efectos directos, sino también vía efecto multiplicador sobre el resto de la economía. Por consiguiente, el país, a través del diseño de políticas públicas e incentivos adecuados, debería aprovechar el potencial de la industria para contribuir con problemas estructurales que aquejan la economía costarricense, como son las necesidades de crecimiento de la producción, el

---

<sup>12</sup> Diez de las noventa y siete industrias consideradas concentran dos tercios de las exportaciones costarricenses.

desarrollo regional desequilibrado, el desempleo, la escasa generación de encadenamientos productivos y la crisis fiscal.

### **III. Consideraciones finales**

El desarrollo portuario que se ha venido gestando en los últimos años está llamado a generar un efecto multiplicador y de aglomeración económica, capaz de dinamizar la economía local y nacional.

Costa Rica tiene ventajas competitivas de localización para su inserción en la economía mundial. Con dos puertos que son ventanas a los flujos del comercio mundial, tanto por la Cuenca del Caribe, como por la Cuenca del Pacífico, el país podría convertirse en un importante catalizador de las inversiones en transporte marítimo y desarrollo portuario en la región. Las inversiones recientes en infraestructura portuaria tienen un impacto positivo sobre el desarrollo de actividades dinámicas como la logística portuaria, el transporte, carga y descarga y almacenaje a escalas cada vez mayores.

De acuerdo con la evaluación de los especialistas del BID, Puerto Caldera está conectado con la red mundial de transporte marítimo a través de líneas alimentadoras, situación que no se modificará con la ampliación del Canal de Panamá. Según los autores, para Puerto Caldera la mejor opción es continuar incrementando su eficiencia y aprovechar la buena conectividad terrestre de la que disfruta con el interior del país para distribuir los bienes provenientes de Asia, de la costa oeste de América del Norte y la costa oeste de América Central y América Latina. Referente al complejo portuario Puerto Limón-Moín, la investigación destaca que por el mismo transitan cerca de un millón de TEU hacia las costas orientales de América del Norte y del Sur, y hacia Europa. En este mismo estudio, se señalan las implicaciones positivas que para el país tendrán las inversiones concesionadas a la empresa holandesa *APM Terminals*, para la construcción de la terminal exclusivamente dedicada al manejo de contenedores (BID, 2013).

Aunque las negociaciones con el gobierno de China para el desarrollo de una Zona Económica Especial en el Pacífico Central, que tomaría al Puerto Caldera, como eje catalizador de dicha zona económica, se ha quedado estancado en los estudios de prefactibilidad, es claro que el gobierno de China sigue teniendo interés en realizar inversiones en Costa Rica. De igual forma el Banco de Desarrollo de China ha mostrado

interés en el desarrollo de obras de infraestructura de transportes y logística portuaria en el Puerto Moin, en el Caribe costarricense.

La investigación en curso constata el potencial del desarrollo portuario, el transporte marítimo y la logística portuaria y su impacto sobre la economía costarricense. El análisis de los flujos comerciales de los puertos costarricenses permite entender no solo el nivel de especialización de estos, sino que también brinda información acerca del comportamiento de los mercados tradicionales y de las nuevas tendencias hacia nuevos mercados. Las futuras inversiones que el país lleve a cabo en infraestructura portuaria deberían tener en consideración la caracterización de los flujos comerciales (destinos, productos, entre otra información de interés), con el fin de orientar inversiones que se articulen con los flujos más dinámicos del comercio internacional y con las actividades de mayor valor agregado.

Uno de los recursos de los que se dispone para el análisis de las actividades económicas del país es la MIP, al permitir la aplicación de herramientas que, partiendo de la demanda final, analizan las relaciones interindustriales entre los sectores productivos de la economía y es a su vez una representación simplificada del sector productivo. En la presente investigación, la MIP permitió el análisis de los efectos esperados en el empleo y el grado de encadenamientos productivos derivados en cambios en la demanda final en la industria marítimo-portuaria, demostrando el potencial efecto de ésta sobre la economía costarricense.

#### **IV. Referencias Bibliográficas**

APM *Terminals*. 2016. Moin Socio-Economic Study. Final Technical Report. APM Terminals, San José Costa Rica.

Arias, Rafael y Luis Vargas. 2017. “Relaciones económicas Costa – China”. En, Enrique Dussels (coord.). América Latina y el Caribe-China. Economía, comercio e inversión 2017. Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, México, pp. 215-235.

BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2013. Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana. BID, Washington D.C.

China Briefing. 2018. <http://www.china-briefing.com/news/2013/03/01/actualizacion-los-tratados-de-libre-comercio-de-china.html>. Consultado en mayo de 2018.

COMEX (Ministerio de Comercio Exterior República de Costa Rica). 2014. Estudio para el desarrollo estratégico y planificación de la Zona Económica Especial de Costa Rica. COMEX, San José Costa Rica.

Connelly, Marisela. 2006. "China and Latin America: The Economic Dimension". En, Sebastian Bersick, Wim Stokhof y Paul van der Velde (edits.). Multiregionalism and Multilateralism: Asian-European Relations in a Global Context. Amsterdam University Press, Holanda, pp. 105-130.

De Onis, Juan. 2014. "CHINA'S LATIN CONNECTION: Eclipsing the US?". World Affairs Vol. 176 No. 5, pp. 62-68.

Díaz, Raymer. 2016. "La nueva relación de América Latina y el Caribe con China: ¿integración o desintegración regional? El caso de la CARICOM". En, Enrique Dussels (coord.). La nueva relación comercial entre América Latina y el Caribe-China: ¿integración o desintegración regional?. Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, México, pp. 141-194.

Dollar, David. 2016. "9. China as a Global Investor". En, Ligang Song, Ross Garnaut, Cai Fang y Lauren Johnston (edits.). China's New Sources of Economic Growth: Vol. 1: Reform, Resources and Climate Change. ANU Press, Australia, pp. 197-214.

Europartners Group. 2018. <http://www.europartners.com.mx/2017/05/15/principales-navieras/>. Consultado en mayo 2018.

FEM (Foro Económico Mundial). 2017. The Global Competitiveness Report 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. Banco Mundial, Ginebra Suiza.

Jenkins, Rhys. 2010. "China's Global Expansion and Latin America". Journal of Latin American Studies Vol. 42 No. 4, pp. 809-837.

INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). 2018. <http://www.inec.go.cr/empleo>. Consultado en mayo 2018.

OMC (Organización Mundial del Comercio). 2018. [http://stat.wto.org/CountryProfiles/CN\\_e.htm](http://stat.wto.org/CountryProfiles/CN_e.htm). Consultado en mayo 2018.

PROCOMER (Promotora del Comercio Exterior República de Costa Rica). 2018. <http://sistemas.procomer.go.cr/estadisticas/inicio.aspx>. Consultado en abril 2018.

Rasmussen, Poul Norregaard. 1957. *Studies in Inter-sectoral Relations*. E. Harck, Amsterdam.

Rosales, Osvaldo. 2015. *América Latina y el Caribe y China: Hacia una nueva era de cooperación económica*. Naciones Unidas, Santiago de Chile.

Sánchez, Manuel. 2014. “Identificación de sectores económicos con alto potencial en la generación de empleo a partir de la matriz de insumo producto para Costa Rica 2011”. I Foro sobre Modelos de Insumo Producto aplicado a la Economía Costarricense, BCCR, San José Costa Rica, pp. 1-21.

Schuschny, Andrés Ricardo. 2005. “Tópicos sobre el modelo de insumo producto: teoría y aplicaciones”. Estudios Económicos y Prospectivos serie 37. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), pp. 1-96.

Valadkhani, Abbas. 2003. “Using Input Output Analysis to Identify Australia’s High Employment Generating Industries”. Australian Bulletin of Labour 29 (3), pp. 199-217.