

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA, MANAGUA

UNAN - MANAGUA

CENTRO UNIVERSITARIO DE DESARROLLO EMPRESARIAL-PROCOMIN



**TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO DE MASTER EN ADMINISTRACIÓN
FUNCIONAL DE EMPRESAS**

**TEMA DE INVESTIGACIÓN
ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS DEL
COMERCIO INTERNACIONAL EN NICARAGUA, EN EL AÑO 2020**

**MAESTRANTE:
LIC. RENÉ ANTONIO MOLINA MENDOZA**

**TUTOR:
MSC. MARLON RIVERA**

MANAGUA, 14 DE JULIO DEL 2021

Dedicatoria

En primer lugar, a Dios, por haberme permitido culminar mis estudios y por darme salud y energía para lograrlo.

A mi querida esposa, porque con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por impulsarme y por su valentía.

A mis hijos y mis nietas por ser la fuente de mi inspiración.

Agradecimiento

A DIOS por haberme iluminado a lo largo de este proceso, por ser el origen de fortaleza en mis momentos de flaquezas.

A mi querida familia, por apoyarme en todo momento ser los promotores de mis inspiraciones y mis sueños, gracias a ellos por cada día confiar y creer en mí.

A los estimados Maestros, que me compartieron sus amplios conocimientos durante el trayecto de la maestría y por inculcarme entusiasmo para que hoy sea un profesional con nuevos conocimientos y más valores.

A mi jefa Doña Ivania Medina Balladares, por transmitirme sus conocimientos, su experiencia, confiar y apoyar mis esfuerzos.

Carta Aval del Tutor

Msc. Ranfis Muñoz
Director CUDECE / PROCOMIN
RUFCA / UNAN Managua
Sus manos.

Estimado maestro:

En cumplimiento con lo establecido en los artículos 97, 20 inciso a y b y 101 del Reglamento de sistema de estudios de posgrado y educación continua SEPEC-MANAGUA, aprobado por el Consejo Universitario en sesión ordinaria No. 21-2011, del 07 de octubre 2011, por este medio dictamino en informe final de investigación de tesis para su defensa titulada: “Análisis de la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua”, realizada por el Lic.: René Antonio Molina Mendoza, como requisito para optar el título de Master en Administración Funcional de Empresas, cumple con los requisitos establecidos en este reglamento.

Como Tutor de Tesis del Lic.: René Antonio Molina Mendoza, considero que contiene los elementos científicos, técnicos y metodológicos necesarios para ser sometidos a Defensa ante el Tribunal Examinador.

El trabajo del Lic.: René Antonio Molina Mendoza, se enmarca en las líneas de investigación del programa de Maestría referido al Análisis de la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua.

Dado en la ciudad de Managua, Nicaragua a los 14 días del mes julio de dos mil veintiuno.

MSc. Marlon Antonio Rivera
Tutor

Resumen

En esta tesis se realiza un análisis de la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua en el año 2020 y proponen líneas generales de mejoras para fortalecer la competitividad del país.

Mediante la descripción de la situación actual del comercio internacional y de la logística de los procesos de comercialización, se determina que en el año 2020 las cadenas de suministro globales se vieron gravemente interrumpidas por la COVID-19. Desde bloqueos nacionales hasta espacios aéreos y fronteras cerradas, la COVID-19 resultó en una interrupción sin precedentes de la mecánica de la mayoría de las economías, independientemente de su tamaño o etapa de desarrollo.

Se realiza un estudio de la infraestructura de los servicios logísticos para el comercio internacional en Nicaragua esto es el conjunto de obras, estructuras, organizaciones e instituciones estatales con que cuenta nuestro país para el desarrollo y facilitación de las actividades del comercio internacional, pero también se refiere a las empresas, productos y servicios, conocimiento y habilidades con las que cuentan las empresas proveedoras de servicios logísticos y que pueden impactar positiva o negativamente en las posibilidades de desarrollo, crecimiento y prosperidad de Nicaragua.

Durante el desarrollo de la tesis y mediante entrevistas se conoce la percepción de los empresarios y ejecutivos de empresas sobre el servicio de logística internacional y se proponen líneas generales de acciones para la mejora de los servicios logísticos de Nicaragua y el fortalecimiento de la competitividad empresarial.

Índice

Dedicatoria	i
Agradecimiento.....	ii
Carta Aval del Tutor	iii
Resumen	iv
I. Introducción.....	1
1.1 Antecedentes	4
1.1.1 Antecedentes teóricos.....	4
1.1.2 Antecedentes de campo.....	6
1.2 Justificación	7
1.3 Planteamiento del problema.....	8
1.4 Formulación del problema	10
II Objetivos.....	11
2.1 Objetivo general.....	11
2.2 Objetivos específicos	11
III Marco teórico	12
3.1 Antecedentes comerciales de Nicaragua.....	12
3.1.1 LOS INCOTERMS.	13
3.1.1.1 Incoterm EXW	15
3.1.1.2 Incoterm FCA.....	15
3.1.1.3 Incoterm FAS	16
3.1.1.4 Incoterm FOB.....	16
3.1.1.5 Incoterm CFR.....	16
3.1.1.6 Incoterm CIF	16
3.1.1.7 Incoterm CPT	16
3.1.1.8 Incoterm CIP	17
3.1.1.9 Incoterm DAT	17
3.1.1.10 Incoterm DAP	17
3.1.1.11 Incoterm DDP	17
3.1.2 Sistema aduanero en Nicaragua.....	18
3.1.2.1 Organización de la dirección General de Aduanas.....	18
3.1.2.2 Principales puestos fronterizos de la DGA.....	18

3.1.3	Código Aduanero.....	19
3.1.4	Reglamento del Código Aduanero	20
3.1.5	El Cauca II Y El Recauca II.....	20
3.2	Definición de agencia aduanera.....	21
3.2.1	Requisitos para constituirse como Agente Aduanero	21
3.2.2	Principales funciones de una agencia aduanera	22
3.2.2.1	Elaborar las declaraciones de mercancías	22
3.2.2.2	Realizar la clasificación arancelaria.....	22
3.2.2.3	Llevar a cabo el pago de contribuciones	22
3.2.2.4	Determinar el tipo de régimen aduanero	22
3.3	Procedimiento del trámite de exportación	23
3.3.1	Requisitos para Exportar.	23
3.3.1.1	Requisitos para Trámites CETREX	23
3.3.2	Procedimiento del trámite de importación.....	24
3.3.3	Otros Trámites Importaciones en Zonas Francas	24
3.4	Transporte en Nicaragua.....	25
3.4.1	Tipos de carga	25
3.4.1.1	Carga General.....	25
3.4.1.2	Carga a Granel (Líquida, sólida, gaseosa).....	26
3.4.1.3	Animales Vivos.....	28
3.4.2	Tipos de empaques y embalajes.....	29
3.4.3	Transporte terrestre	30
3.4.4	Transporte aéreo de carga	32
3.4.5	Transporte marítimo de carga	33
3.4.6	Consolidación y desconsolidación	36
3.4.7	El transporte Multimodal	36
3.4.8	Logística 3PL o 4PL.....	36
IV.	Preguntas directrices	38
V.	Operacionalización de variables.....	39
VI.	Diseño metodológico	40
6.1	Tipo de estudio.....	40

6.2 Tipo de enfoque	40
6.3 Tipo de alcance	40
6.4 Determinación del universo o población	40
6.5 Selección de la muestra.....	41
6.6 Proceso de Investigación	41
6.7 Selección de Técnicas e Instrumentos para la recolección de datos.....	42
6.8 Fuentes de recolección de información.....	42
6.9 Técnicas de recolección de información.....	42
6.10 Proceso para la recolección de datos	42
VII. Análisis de Resultados.....	43
7.1 Describir la situación actual del comercio internacional y de la logística de los procesos de comercialización	44
7.1.1 Datos de comercio	44
7.1.2 Interrupciones del flujo de las mercancías	46
7.1.3 Flujo de las mercancías en Nicaragua 2020	48
7.2 Analizar la infraestructura de los servicios logísticos para el comercio internacional en Nicaragua	49
7.2.1 Infraestructura Física	49
7.2.1.1 Las carreteras	49
7.2.1.2 Los aeropuertos	50
7.2.1.3 Navegación Fluvial	55
7.2.1.4 Puertos Marítimos.....	57
7.2.2 Infraestructura Sector Público	65
7.2.2.1 Ministerio de Fomento Industria y Comercio	65
7.2.2.2 Comisión Nacional para la Promoción de las Exportaciones	66
7.2.2.4 Dirección General de Aduanas (DGA)	68
7.2.2.5 Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria.....	72
7.2.2.6 Ministerio de Salud	74
7.2.2.7 Sistema nacional Contraincendios	74
7.2.2.8 Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos	74
7.2.3 Infraestructura del sector privado.....	76
7.2.3.1 Consolidadores	76

7.2.3.2 Almacenes	77
7.2.3.3 Agencias Aduaneras	80
7.2.3.4 Agencia de carga (freight forwarder).....	81
7.3 Conocer la percepción de los empresarios y ejecutivos de empresas sobre el servicio de logística internacional y el uso de los INCOTERMS en nuestro país.....	84
7.3.1 Problemática de los Pasos Fronterizos	84
7.3.1.1 Instalación y Flujo de Tráfico	85
7.3.1.2 Trámite Aduanero.....	85
7.3.1.3 Dispersión de los servicios logísticos	85
7.4 Proponer líneas generales de acciones para la mejora de los servicios logísticos de Nicaragua y el fortalecimiento de la competitividad empresarial	93
7.4.1 Propuesta de Mejoras de parte de los proveedores.....	94
7.4.1.1 Creación de empresas logísticas de servicios integrales.....	94
7.4.1.2 Creación de cámaras de proveedores.....	94
7.4.1.3 Mejorar la capacidad técnica del personal.....	94
7.4.2 Mejoramiento de los servicios a partir del estado	95
7.4.2.1 Apego a las leyes y normativas	95
7.4.2.2 Incentivar la creación de empresa de servicios de logística.....	95
7.4.2.3 Promover y estimular creación y fortalecimiento las empresas de servicios logísticos integrales del comercio internacional	95
7.4.2.4 Mejoramiento de los servicios estatales para la importación	95
VIII. Conclusiones	97
IX. Recomendaciones	98
X. Bibliografía.....	99
XI. Anexos	102

I. Introducción

En esta investigación se procura el análisis de la importancia de la logística del comercio internacional para el desarrollo de la economía el país, tomando en cuenta que los negocios internacionales se realizan mediante las actividades de exportación o importación. Se puede comercializar información, datos, tecnología, materias primas, productos terminados y otros. Sin embargo, independientemente de lo que comercializa se deben realizar actividades que involucran procesos de comunicación y coordinación.

Hay que tomar decisiones acerca de donde vender o comprar, cual es el mejor destino u origen para las exportaciones o importaciones. Que leyes, normas y regulaciones se aplican en el país de destino u origen, cuáles son los costos que se deben incurrir durante el tránsito de la mercancía. Para eso es sumamente imprescindible conocer la importancia de los procesos logísticos que intervienen en una operación de exportación e importación, identificar y conocer la jerga, terminología y principales conceptos. Pero, sobre todo; comprender los Términos del Comercio Internacional.

Para colocar los bienes y servicios requeridos en el lugar convenido y para asegurar la satisfacción de la demanda, es vital disminuir los costos y aumentar la calidad de los servicios, mejorando de esta forma los márgenes de utilidad, el crecimiento y la rentabilidad de las empresas.

Pero también se debe decidir desde donde se debe realizar la venta o la compra. Puede ser desde la planta de producción de la materia prima, o productos semiprocesados o procesados, como importadores directos a través de intermediarios. Se debe estar claros de las actividades a realizar para el desplazamiento de las mercancías desde el lugar de producción hasta la entrega en el lugar pactado con el cliente.

Es sumamente determinante tomar en cuenta en qué momento y donde se produce la transferencia de los riesgos sobre las mercancías y si estos riesgos son del vendedor o del

comprador o de los prestadores de servicios intermedios, quien contrata y paga los gastos, cuales documentos y costos del tránsito son responsabilidad de cada parte participante en el contrato.

Una operación de comercio puede no tener los éxitos esperados si no han quedado claros los siguientes aspectos en el proceso de negociación y contratación: El tipo y forma de empaque; envase o envoltura; el fraccionamiento y las unidades de medidas para establecer los costos unitarios tanto de las mercancías como los gastos de transportes y manejo durante el tránsito.

De la decisión del tipo de transporte dependen grandemente los riesgos, el tiempo y el costo del tránsito entre los cuales se encuentran: Transporte Internacional Marítimo; es el de mayor capacidad de carga, el más económico, pero el más lento. Transporte Terrestre Internacional, es directo, rápido y económico; aunque no es recomendable para transporte a gran distancia y de mucho volumen. Transporte Internacional Aéreo, es el medio de transporte más caro, su principal ventaja es la rapidez, pero no es recomendable para cargas de grandes volúmenes y su tamaño y cantidad está limitada al tamaño de las aeronaves.

En la mayoría de los países es frecuentemente utilizado el Transporte Internacional Ferroviario, el cual es recomendable para cargas muy pesadas con el inconveniente de que el tránsito es más lento. El Transporte Intermodal es realizado por empresas especializadas que se denominan Operadores de Transporte Intermodal y se caracteriza por utilizar dos o más medios de transporte. Esta forma de transporte es barata, rápida y muy segura por la reducción significativa de pérdidas y daños a las mercancías.

En la presente investigación, la cual es de tipo exploratorio y descriptivo, se recopila información de fuentes secundarias y primarias, aplicando diversos instrumentos y técnicas de investigación.

El método utilizado para llevar a cabo el trabajo de tipo descriptivo con un enfoque cualitativo, cuantitativo aplicado al estudio de un análisis de los principales tratados de comercio internacional suscritos por Nicaragua.

Esta investigación está conformada por once acápite los cuales se indican a continuación:

Acápite I. Presenta la introducción, que describe de manera general los antecedentes históricos y de campo, justificación, planteamiento del problema y formulación del problema. Acápite II. Exhibe los objetivos de la investigación, Objetivo general y específicos de la tesis. Acápite III. Marco teórico donde se detalla toda la teoría relacionada con la investigación. Acápite IV. Preguntas directrices, nos presentan series de preguntas conforme a la problemática planteada. Acápite V. Operacionalización de variables, donde nos muestra nuestras variables de la investigación, Acápite VI. Diseño metodológico. Nos puntualiza la metodología utilizada en el tema de investigación. Acápite VII. Análisis de resultados. Según el planteamiento del problema Acápite VIII. Conclusiones. Puntualiza a los objetivos específicos. Acápite IX. Recomendaciones. Posterior al análisis y conclusiones de la investigación se realiza un proceso de recomendaciones. Acápite X. Bibliografía. Donde se muestra las diferentes fuentes, tanto de libros e internet. Acápite XI. Anexos.

1.1 Antecedentes

Se ha realizado búsquedas de estudios anteriores relacionados con el tema objeto de la presente tesis, procurando la más amplia información que permita su más completo desarrollo.

1.1.1 Antecedentes teóricos

De acuerdo a Molins, A (2011) anteriormente la logística era solamente, tener el producto justo, en el sitio justo, en el tiempo oportuno y al menor costo posible, en la actualidad estas actividades aparentemente sencillas has sido redefinidas y ahora son todo un proceso y hoy en día es un asunto tan importante que las empresas crean áreas específicas para su tratamiento (p.1).

Proexpo Colombia en su publicación de (2012) citando a Donald J. Bowersox expresa: “Logística es el proceso de gerenciar estratégicamente la adquisición, el movimiento y almacenamiento de productos, así como, el flujo de información asociado desde nuestros proveedores, a través de la compañía hasta los usuarios finales”, de igual forma cita a la Asociación de logística Francesa y dice “Logística es el conjunto de actividades que tiene como objetivo la colocación a menor costo de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe”

Por tanto, logística es el conjunto de actividades asociadas al flujo de información y los materiales a nivel mundial que da inicio con el suministro de materia prima en el país de origen y que finaliza con la entrega de productos finales a los consumidores en el país de destino. Los principales elementos de estas actividades son los servicios, las necesidades, la planeación, el proceso de etiquetado, el transporte, almacenaje, maniobras en puertos, terminales aéreas y puestos fronterizos, el empaçado, el aduanaje o desaduanaje, el manejo de la información y documentación, la seguridad de la mercancía.

El desarrollo constante de las operaciones comerciales y el desarrollo tecnológico ha conducido a un consecuente avance en la logística internacional, la cual a su vez sirve de importante herramienta de mercado y han propiciado crecimiento económico de los países.

Existen factores sociales, económicos y de desarrollo cultural que intervienen en las causas de crecimiento de las actividades comerciales entre países. Díez (2014) afirma.” Para explicar los motivos del incremento de la actividad económica internacional considera que es importante tener en cuenta factores tales como: Estabilidad política y económica, el transporte y las telecomunicaciones, revolución tecnológica, bloques económicos, homogenización de hábitos de consumo, competencia global, mayor formación directiva en los mercados globales” (p.472).

El comercio internacional se ha desarrollado gracias a factores internos de los países exportadores, pero también se debe a oportunidades de crecimiento de los mercados emergentes externos.

Los motivos de la internacionalización se dividen en tres grandes conceptos: En primer lugar el mercado doméstico que está representado por tres elementos a) La saturación del mercado, b) La intensificación de la competencia y las barreras u obstáculos legales, en segundo lugar los mercados exteriores los cuales a su vez están dados por: a) mercados emergentes, b) nichos de mercados, c) legislaciones más permisivas, d) buena aceptación de marcas extranjeras, e) similitud en marcas de consumo, y como tercer motivo plantea la gestión de negocio, es decir; a) economías de escala, b) diversificación de riesgos, c) aumento de poder de negociación con proveedores y d) fijación de barreras a la competencia. Díez, (2014).

Con la creación del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial y el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) en 1947, se sientan las bases de un nuevo orden económico internacional, se establecen normativas sobre la variación del tipo de cambio y se va negociando la progresiva eliminación de obstáculos al comercio mundial. Díez (2014) pp. 471-472.

La programación de la cadena logística debe preverse desde el mismo momento en que la empresa se propone exportar o importar un producto. Afecta tanto al diseño de los envases y embalajes como a las condiciones de entrega que se vayan a pactar en el contrato de compraventa, entre otros aspectos. Además de los costos propios de toda operación logística, los principales elementos que se deben considerar son: la naturaleza y las características de la mercancía, la unidad de carga, el modo de transporte, el proceso de transporte, la legislación y las normativas, la logística en el contrato de compraventa internacional.

1.1.2 Antecedentes de campo

Es importante destacar trabajos de campo realizados por estudiantes nicaragüenses y de estudiantes de América Latina en los cuales destacan el importante rol de los servicios logísticos en el desarrollo del comercio internacional entre países.

En las empresas debe existir un sistema logístico que esté relacionado con el flujo de mercancías, y permita que la empresa pueda cumplir con sus objetivos establecidos como entregar a tiempo las mercancías y sobre todo al mínimo costo posible para el cliente. En las condiciones actuales es necesario tener el conocimiento de áreas que involucren la logística dando relevancia a temas relacionados con el transporte de mercancías desde su empaque, embalaje, manipulación, almacenamiento, trámite de documentos, costos operacionales, normas internacionales tanto de manejo como ambientales y múltiples alternativas en modos y medios de transporte.

Según Bohorquez, E. y Puello, Roy. (2013). Diseño de un modelo de gestión logística para mejorar la eficiencia organizacional de las empresas Coralinas y Pisos, S, A CORPISOS en el Municipio de Turbaco Bolívar, (tesis de grado) Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Cartagena de Indias. Los procesos logísticos en la actualidad se han convertido en determinantes de éxito para las empresas, la logística coordina la utilización de recursos y optimiza los procesos dentro de una organización, buscando siempre la reducción de costos; el buen manejo logístico puede llegar a convertirse en una fuerte herramienta, por esta

razón es importante para las empresas de cualquier sector tener claridad sobre los procesos logísticos y su manejo.

Sin embargo, es la saturación de los mercados locales lo que intensifica la competencia y el consecuente desarrollo de la agresividad comercial vía precios lo que impulsa a las empresas a buscar mercados internacionales de tal forma que pueda obtener un mayor crecimiento, pero sobre todo un crecimiento más equilibrado ya al menor costo. También son motivos de incremento de las actividades de intercambio comercial la detección de nichos de mercado en otros países y por tanto de atractivas oportunidades comerciales, la buena aceptación de las marcas extranjeras y la similitud en los gustos y hábitos de consumo entre países.

Jaime, B & y Rodríguez, K (2017) Ventas, Logística y Cadena de Abastecimiento (tesis de grado) Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua. Los productos y servicios no tienen valor a menos que estén en posesión de los clientes cuándo y dónde ellos deseen consumirlos. Es por eso; que las actividades logísticas son vitales para las compañías puesto que estas actividades giran en torno a crear valor a los proveedores, clientes y la empresa misma. Una buena administración de la logística y la cadena de abastecimiento reducen considerablemente los costos operativos de las empresas, pero lo más importante es que el mover un producto hacia un consumidor de forma oportuna crea un valor para el cliente que antes no tenía.

1.2 Justificación

Este estudio es importante para los empresarios nicaragüenses por cuanto contribuye a definir una estrategia adecuada en cada operación de importación sea cual sea el sector de la economía en la que desarrolle sus actividades pero además, el empresario puede estudiar la relación entre costos y tiempos para hallar la solución más rentable en cada caso.

Las operaciones de importación y exportación son un factor estratégico para el crecimiento no solamente de las empresas, sino también; para el país y para que otorgue relevantes ventajas competitivas y valores agregados a los productos finales el empresario encuentra en esta tesis una fuente de información que le proporciona un conocimiento vasto para entenderla de forma amplia

y sobre todo considerar todas las actividades y todos los aspectos relacionadas con el flujo y la transmisión de las mercancías tales como el ahorro de costos, reducción de tiempos de entrega y su traslado seguro por cualquier forma o modalidad de transporte.

Un profundo conocimiento es indispensable para optimizar los procesos y diseñar un buen plan de logística internacional con un equipo multidisciplinarios para resolver las distintas necesidades tales como, pero sin limitarse a: el tipo de transporte o su combinación más adecuada, los Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS) más conveniente, el tipo de embalaje a utilizar, el lugar de entrega más idóneo, el traslado de los riesgos y la responsabilidad de los costos.

El aporte científico de este estudio consiste en que podrá ser utilizada por los profesionales de los servicios logísticos como guía de estudio para fortalecer los conocimientos teóricos que definen su desarrollo ya que en él encontrarán una clara explicación del destacado rol de la logística en cualquier sistema económico, permitirá comprender los diferentes tipos de herramientas y estrategias que pueden utilizarse al realizar actividades comerciales internacionales y a los estudiantes como herramienta de consulta para orientar su preparación científica en materia de logística internacional.

1.3 Planteamiento del problema

En nuestro país existen muchos productores agrícolas y fabricantes de productos que son vendidos en el mercado nacional, con excelentes cualidades y que perfectamente podrían ser exportados. Sin embargo; no se exportan porque sus productores y fabricantes encuentran barreras de conocimiento de los procesos de tramitología y permisos necesarios para realizarlo. Esto implica tener en cuenta la integración de los procesos de compras, abastecimiento, producción, almacenamiento, transporte y servicios al cliente, desconocimiento de los términos del comercio, estas barreras aunadas a los altos costos durante el tránsito de las mercancías que generalmente se producen por la falta de coordinación entre las diferentes empresas que prestan los diferentes tipos de servicios de logística, dificultan las actividades de importación y exportación.

Nuestro país en vías de desarrollo no cuenta con normativas que regulen los estándares de calidad de los servicios logísticos y existen muy pocas empresas que presten servicios integrales de logística por tanto se incrementan los costos de trámites, transporte y almacenajes, se retrasan los tiempos de entregas y esto afecta directamente la calidad de los servicios de entrega final de las mercancías. Estos factores influyen directamente en los costos y los tiempos de entrega disminuyendo drásticamente la competitividad en los mercados e incrementa las posibilidades de ingreso al país de mercancías de forma irregular soslayando sus obligaciones fiscales y evitando las regulaciones lo que a su vez crea un aumento de la competencia desleal.

Aunque el actual gobierno ha realizado grandes esfuerzos que han permitido el desarrollo de infraestructuras en las vías de transporte terrestre, no contamos con puertos de calados que permitan un mejor desarrollo del transporte marítimo ni terminal aérea internacional para el manejo de cargas en las cantidades y frecuencias que contribuyan a un despacho y recepción eficiente, de igual forma no existen aeropuertos internos o domésticos que permitan aumentar la capacidad para realizar entregas de forma rápida vía aérea puesto que para comercializar con éxito alimentos frescos, además de una presentación atractiva para el mercado, es fundamental un buen desempeño logístico, que se expresa en términos de frescura, disponibilidad y costos logísticos razonablemente bajos.

A pesar de que nuestra economía depende en gran medida de un buen desempeño del sector logístico en la actualidad enfrenta nuevos retos debido a la creciente competencia que representan otros proveedores de servicios logísticos regionales que ofrecen mejores costos en la gestión de carga a gran escala y en Nicaragua existen muy pocas empresas con desarrollo tecnológico, con la infraestructura y el capital humano multidisciplinario que permita prestar un servicio más integral de logística, estos elementos contribuyen a las posibilidades de cometer errores, duplicar actividades, falta de control, monitoreo y seguimientos a las operaciones comerciales.

Los principales síntomas como los altos costos durante el tránsito de las mercancías tienen como causa fundamental la deficiente coordinación entre las diferentes empresas que prestan los servicios de manera independiente y que existen muy pocas empresas que presten servicios

integrales de logística. Ante estos inconvenientes se pronostican disminución de la competitividad en el mercado por los altos costos, el aumento de las posibilidades de ingresos de mercancías de contrabando y consecuentemente facilita el surgimiento de competencias desleales, consecuentemente la solución o forma de controlar este pronóstico es el incentivo a las empresas de prestación de servicios más integrales de logística y la promoción de los servicios de asesoría a los exportadores e importadores.

Por otro lado también son síntomas los largos tiempos en los procesos y el tránsito y su principal causa es la poca inversión en flotas de transporte apropiados de los actuales prestadores de servicios de logísticas, baja calificación del personal involucrado en las coordinaciones de estos servicios y la carencia de evaluación al personal dentro del área, esto conduce a pronosticar posibles duplicidades de actividades, así como; la falta de control, monitoreo y seguimiento a las operaciones, para esto es importante la creación de puntos de control y monitoreo de operaciones, la implementación de centros de capacitaciones especializados en logística internacional e impulsar la creación de empresa de servicios más integrales.

1.4 Formulación del problema

¿Cuáles pueden ser las líneas generalas de acciones para mejorar los servicios logísticos de Nicaragua y el fortalecimiento de la competitividad empresarial?

II Objetivos

2.1 Objetivo general

- Analizar la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua en el año 2020 y proponer líneas generales de mejoras para fortalecer la competitividad del país.

2.2 Objetivos específicos

- 1 Describir la situación actual del comercio internacional y de la logística de los procesos de comercialización.
- 2 Analizar la infraestructura de los servicios logísticos para el comercio internacional en Nicaragua
- 3 Conocer la percepción de los empresarios y ejecutivos de empresas sobre el servicio de logística internacional y el uso de los INCOTERMS en nuestro país.
- 4 Proponer líneas generales de acciones para la mejora de los servicios logísticos de Nicaragua y el fortalecimiento de la competitividad empresarial.

III Marco teórico

3.1 Antecedentes comerciales de Nicaragua

Según , *Tratados y Acuerdos Comerciales suscritos por Nicaragua*. (2015). La República de Nicaragua es un país ubicado en el centro del istmo centroamericano, limita en el Mar Caribe con Honduras, Jamaica, Colombia, Panamá y Costa Rica. Con sus 130.373.47 km², Nicaragua es el país más grande de los que forman el istmo, pero el de menor densidad poblacional. Su idioma oficial es el español, la capital Managua y la moneda es el Córdoba Oro, su principal actividad económica es la agricultura, seguido por la producción de carne de cerdo, carne de bovino, carne de pollo y derivados lácteos. Los principales recursos mineros son el oro, cobre, plata, zinc y plomo. Los principales e incipientes núcleos industriales se localizan en la capital y el occidente del país y se enfocan en los productos agroalimentarios, textiles y química.

El principal eje es la carretera Panamericana que atraviesa por el oeste del país. Las principales ciudades están conectadas con ella, así como los puertos del Pacífico, pero no están enlazadas entre sí con carreteras de buena calidad. La costa caribeña y en general todo el este de Nicaragua carece una red de carreteras en buenas condiciones. Las pocas carreteras llevan de las plantaciones a los puertos de la costa.

La evolución de la economía nicaragüense está fuertemente asociada al sector externo, constituyéndose el intercambio comercial como uno de los factores de crecimiento, generación de divisas y empleo. Los flujos comerciales de Nicaragua con el mundo han venido creciendo últimamente. Esto se debe principalmente al incremento y fortalecimiento de la dinámica del país, así como de las mejoras en el manejo tecnológico.

Como economía pequeña y abierta, la apertura y la liberalización del mercado, junto con la promoción de las exportaciones ofrece un marco regulatorio estable para la inversión, tanto nacional como extranjera, siendo estos los ejes determinantes en la estrategia de crecimiento del país. Para lograr esos objetivos, se han adoptado una serie de acciones que se complementan armónicamente, tales como: la apertura unilateral, la participación en el esquema de integración

centroamericana, la negociación para la integración regional de las Américas, la Alianza Bolivariana de los pueblos de América (ALBA-TCP), la suscripción e implementación de Tratados de Libre Comercio y acuerdos de asociación. Las políticas y acciones tomadas en estos campos han generado resultados positivos en el fortalecimiento de la capacidad exportadora del país y en una mayor inserción en la economía internacional, Según, *Tratados y Acuerdos Comerciales suscritos por Nicaragua*. (2015).

3.1.1 LOS INCOTERMS.

Son un grupo de términos comerciales (de tres letras cada uno) que se utilizan en las transacciones internacionales para aclarar los costos y determinar las cláusulas comerciales incluidas en un contrato de compraventa. Estos términos fueron creados en 1936 por parte de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) bajo el nombre de INCOTERMS, aunque con el paso del tiempo se han ido adaptando a los diversos cambios surgidos en las prácticas comerciales hasta llegar a los actuales INCOTERMS0, que entraron en vigor el 1 de enero de 2011. Llamazares, G.L (2014), p.16.

Sin embargo, esta actualización no quiere decir que todos los pertenecientes a versiones anteriores hayan dejado de tener uso. Por ello, importante y necesario especificar siempre el INCOTERMS junto al año de la versión correspondiente para no dar lugar a confusiones. Llamazares, G.L (2014), p.16

Para todos los profesionales nicaragüenses comprometidos en las actividades de prestación de servicios de comercio internacional, así como por comerciantes y empresarios en general que realizan operaciones de importación y exportación de mercancías, es fundamental reconocer, interpretar y aplicar los Términos del Comercio Internacional INCOTERMS.

Es importante destacar que los INCOTERMS no se tratan de un esquema jurídico de obligatorio cumplimiento, sino que son una serie de condiciones estandarizadas y aceptadas tanto por el comprador como por el vendedor. Gracias a esta normalización, ambas partes son conocedoras en todo momento de los requisitos a los cuales deben atenerse.

Básicamente, los INCOTERMS se encargan de regular cuatro aspectos fundamentales en un contrato de compraventa internacional:

- Entrega de mercancías: Se trata de una obligación para el vendedor una vez acordada la transacción con la parte compradora. A su vez, existen dos tipos de entrega:
- Directa: Se define cuando la mercancía se traspasa directamente al comprador y se rige bajo los términos “E” y “D”.
- Indirecta: Se utiliza en caso de que los artículos se entreguen a través de un intermediario, un transportista. Los términos correspondientes a este tipo de entrega son los “F” y “C”.
- Transmisión de los riesgos: Este aspecto es fundamental, ya que se basa en que el traspaso de los riesgos (y en muchos casos también los gastos) tiene lugar en el lugar y en el momento definidos, según el contrato y el INCOTERMS correspondiente. Comercio exterior. (2019)
- Distribución de los gastos: Normalmente, el vendedor se hace cargo de todos los gastos necesarios para que la mercancía llegue a su destino en correctas condiciones, mientras que el comprador corre con los gastos restantes.
- Trámites en la aduana: Generalmente, el vendedor es quien se encarga de los documentos de exportación, excepto en el caso del INCOTERMS EXW (Ex Works, En Fábrica), que no cuenta con despacho aduanero de exportación y mediante el cual el comprador se hace responsable de la exportación. En este caso, el comprador debe contratar un agente aduanero o un agente intermediario en el país de origen para que se encargue de la gestión de los trámites correspondientes. En el resto de LOS INCOTERMS el vendedor se encarga del despacho de aduanas, por lo que la exportación será responsabilidad del vendedor.

Los INCOTERMS 2010 se clasifican en cuatro grandes categorías, dependiendo del tipo de entrega y las responsabilidades adquiridas tanto por el comprador como por el vendedor. Comercio exterior. (2019)

- Grupo E (Entrega directa a la salida): El vendedor proporciona la mercancía al comprador en sus propias instalaciones. Términos incluidos: EXW.

- Grupo F (Entrega indirecta sin pago del transporte principal): En este caso, el vendedor debe entregar la mercancía a un transportista elegido y pagado previamente por la parte compradora. Términos incluidos: FCA, FAS, FOB.
- Grupo C (Entrega indirecta con pago del transporte principal): El vendedor se encarga de contratar el medio de transporte, pero en ningún caso se responsabiliza de cualquier pérdida o deterioro de la mercancía durante el trayecto, ni tampoco de posibles costos adicionales generados después de la salida. Términos incluidos: CFR, CIF, CPT, CIP.
- Grupo D (Entrega directa en el punto de llegada): En este tipo de entrega, el vendedor asume tanto los gastos como los riesgos que implique el transporte de la mercancía hasta el país de destino, los cuales se traspasan al comprador en el punto acordado. Términos incluidos: DAT, DAP, DDP.

Con base en la clasificación anterior, existen un total de 11 INCOTERMS en función de las responsabilidades adquiridas por cada una de las partes y el medio de transporte elegido para realizar la transacción. Analistas Financieros Internacionales (2019) pp.8-29.

3.1.1.1 Incoterm EXW

Acrónimo de *Ex Works* – “en fábrica, (lugar convenido)”. El vendedor entrega la mercancía al comprador en sus propias instalaciones (en una fábrica, por ejemplo), por lo que el comprador se hace cargo de todos los gastos desde ese mismo momento. Este tipo de incoterm se puede aplicar en cualquier medio de transporte, o bien en una combinación de varios de ellos (transporte multimodal).

3.1.1.2 Incoterm FCA

Acrónimo de *Free Carrier* – “franco transportista, (lugar convenido)”. En este caso, el vendedor debe entregar la mercancía en un lugar ubicado en el país de origen y acordado previamente con el comprador (una estación de tren, las instalaciones de un transitario...). Asimismo, asume los gastos hasta que la mercancía se encuentre en el punto acordado. Este incoterm se puede utilizar en cualquier tipo de transporte.

3.1.1.3 Incoterm FAS

Acrónimo de *Free Alongside Ship* – “franco al costado del buque, (puerto de carga convenido)”. La entrega de la mercancía es realizada por parte del vendedor en un muelle o puerto de embarque acordado, es decir, al lado del barco. Este incoterm suele utilizarse en mercancías de carga a granel o con un volumen muy grande. En este caso, las obligaciones del vendedor finalizan cuando deposita la mercancía, momento en el que el comprador pasa a asumir todos los gastos y los riesgos de pérdida o daño de la misma.

3.1.1.4 Incoterm FOB

Acrónimo de *Free On Board* – “libre a bordo, (puerto de carga convenido)”. En este caso, el vendedor hace entrega de la mercancía sobre la propia embarcación, mientras que el comprador se encarga de elegir y reservar el transportista. El incoterm FOB, aplicado exclusivamente para transporte en barco, es uno de los más utilizados en las transacciones comerciales internacionales y se suele usar para cargar elementos como bidones o contenedores.

3.1.1.5 Incoterm CFR

Acrónimo de *Cost and Freight* – “costo y flete, (puerto de destino convenido)”. El vendedor asume todos los costos, incluido el transporte, hasta que la mercancía llegue a su lugar de destino. Sin embargo, el riesgo se transmite al comprador una vez que la mercancía esté cargada en el buque. Sólo se utiliza para transporte en barco.

3.1.1.6 Incoterm CIF

Acrónimo de *Cost, Insurance and Freight* – “costo, seguro y flete, (puerto de destino convenido)”. En este caso, el vendedor se hace cargo de todos los costos (transporte y seguro incluido) hasta que la mercancía se encuentre en el puerto de destino. Al igual que sucede en el caso del incoterm CFR, el riesgo de la compraventa se transfiere al comprador cuando la mercancía esté cargada en el barco. Este tipo de incoterm es uno de los más utilizados a nivel internacional.

3.1.1.7 Incoterm CPT

Acrónimo de *Carriage Paid To* – “transporte pagado hasta, (lugar de destino convenido)”.

Todos los costos, incluido el transporte principal, son asumidos por parte del vendedor hasta que la mercancía llegue al lugar de destino acordado. Por su parte, el riesgo se transfiere al comprador una vez que la mercancía sea entregada al transportista. Este incoterm se puede utilizar en cualquier medio de transporte, incluido el transporte multimodal.

3.1.1.8 Incoterm CIP

Acrónimo de *Carriage and Insurance Paid (to)* – “transporte y seguro pagados hasta, (lugar de destino convenido)”. El vendedor asume la totalidad de los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta el momento en que la mercancía aterrice en el lugar de destino. Se puede aplicar en cualquier medio de transporte, incluido el transporte multimodal.

3.1.1.9 Incoterm DAT

Acrónimo de *Delivered At Terminal* – “entregado en terminal (puerto de destino convenido)”. Este incoterm fue incluido en la última actualización realizada en 2011 sustituyendo al Incoterm DEQ. En este caso, el vendedor asume tanto los costos como los riesgos hasta que la mercancía sea descargada en la terminal (terrestre, marítima, aeropuerto...) acordada previamente. Se utiliza para todos los tipos de transporte.

3.1.1.10 Incoterm DAP

Acrónimo de *Delivered At Place* – “entregado en un punto (lugar de destino convenido)”. Al igual que el Incoterm DAT, fue incluido en la actualización de 2011, en este caso sustituyendo a los Incoterms DAF, DDU y DES. En este caso, el vendedor se hace cargo de la totalidad de los costos y del riesgo hasta el momento en que la mercancía esté lista para ser entregada a la parte compradora. Sin embargo, el vendedor no asume aquellos gastos relacionados con la importación de la mercancía, los cuales deben ser pagados por el comprador.

3.1.1.11 Incoterm DDP

Acrónimo de *Delivered Duty Paid* – “entregado con derechos pagados (lugar de destino convenido)”. En este caso, el comprador está libre de realizar cualquier tipo de trámite, por lo que

el vendedor se hace cargo de todos los costos (incluidos los gastos de aduana de importación) hasta que la mercancía sea entregada en el lugar del país de destino acordado.

3.1.2 Sistema aduanero en Nicaragua

Según Palacios, N. y Barhona, J. (1996) Sistema Aduanero Nacional de Nicaragua. Las nuevas condiciones de comercio internacional, en la cual los bloques económicos y los países individuales están dispuestos a disminuir el nivel de protección de sus aranceles a cambio de concesiones equivalentes, exigen a Nicaragua una apertura comercial como condición que permita al país reinsertarse en el comercio mundial.

3.1.2.1 Organización de la dirección General de Aduanas

Palacios N, y Barahona J, (1996) La DGA está constituida por la Dirección General, la Subdirección General Técnica, la Subdirección General Financiera y la Dirección de Coordinación y Supervisión de Aduanas. A su vez la dirección se ve apoyada por un asesor técnico y un asesor legal.

3.1.2.2 Principales puestos fronterizos de la DGA

Palacios N, y Barahona J, (1996) Delegaciones y Administraciones de Aduana (DA) están ubicadas en los puestos fronterizos y puertos con bajo volumen de tráfico, en los Almacenes de Depósito, Almacenes Fiscales y en la Zona Franca. Están a cargo de un delegado de aduana quien se reporta a un Administrador de Aduana. En todo el país funcionan un total de 22 DA, hay además 7 Administraciones de Aduana (AA) están ubicadas en los puestos fronterizos y puertos que poseen un tráfico internacional grande y en Managua.

Los principales elementos de fiscalización lo constituyen la Dirección de Fiscalización y la Dirección de Control Aduanero de la Dirección General Técnica de la DGA y la Dirección de Ordenamiento Fiscal Aduanero (DOFA) y sus principales actividades son:

a-) Realización de auditorías de procedimientos con el objetivo de que exista uniformidad en todas las aduanas.

b-) Levantamiento de inventarios físicos en los almacenes localizados bajo territorios aduaneros para evaluar el control interno.

c-) Revisión de declaraciones escogidas al azar de las importaciones ya desaduanadas con el objetivo de descubrir fallas y errores.

d-) Aplicación de sanciones como multas, reparos y sanciones administrativas en caso de encontrar anomalías y en el caso de que el causante de la anomalía sea algún miembro de la DGA. El DOFA se encarga de realizar inspecciones físicas a mercancías que ya fueron desaduanadas y que se dirigen a las bodegas del importador.

e-) Realización con el apoyo de la Policía Nacional, de 3 a 4 operativos mensuales destinados a combatir el contrabando.

3.1.3 Código Aduanero

Palacios N, y Barahona J, (1996). El CAUCA fue suscrito en diciembre de 1963 y establece las disposiciones básicas de la legislación aduanera para los países centroamericanos y tratan de lo siguiente: Establecer la finalidad del CAUCA. Definiciones (Aduana, almacenaje, mercancía, etc.). Disposiciones Generales sobre el tránsito entre los países, la Declaración Aduanera, la vigilancia fronteriza, los horarios de atención, definición de Zonas Francas desde el punto de vista de las normas y procedimientos aduaneros y el equipaje de las personas que viajes dentro del área centroamericana. (p16)

- Organización aduanera: trata del servicio aduanero, de la DGA, de las aduanas u oficinas aduaneras, del personal aduanero y del Comité Arancelario. Lista y define las Operaciones Aduaneras.
- Recepción de vehículos: define como se procederá al arribo de los vehículos, trata de la obligación de manifestar y declarar la mercancía.
- Descarga, recepción y depósito de mercancías: establece quienes ejecutan estas actividades y las responsabilidades de los mismos.
- Destino y retiro de las mercancías: incluyen disposiciones relacionadas con la Declaración Aduanera, de la aceptación, del aforo y retiro de mercancías.
- Exportación y reexportación: expresa cuales son los requisitos y los valores que deberán presentarse.

- Prenda aduanera: define su concepto y circunstancias de aplicación
- Almacenes generales de depósito: establece las regulaciones, funcionamiento, deberes y obligaciones y responsabilidades ante la función pública
- Agentes aduaneros: establece que los trámites serán realizados únicamente por ellos.
- Mercancías abandonadas y subasta: establece el concepto, procedimientos para establecer y declarar el abandono. Así como, los términos de subastas
- Infracciones aduaneras y sus sanciones: enumera las posibles infracciones y las potestades que tiene la aduana para combatirlas y castigarlas.
- Responsabilidades de la Aduana: Define claramente las responsabilidades de la institución reguladora
- Reclamos y recursos: Establece los diferentes procedimientos por reclamos y recursos de que disponen los importadores y exportadores.

3.1.4 Reglamento del Código Aduanero

Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) fue aprobado en Nicaragua en febrero de 1966, tiene como finalidad definir la forma y el procedimiento de aplicación y consta de la misma estructura del CAUCA , define la Organización de las Aduanas, las funciones y obligaciones del personal que presta el servicio aduanero. Además, establece los requisitos legales y procedimientos necesarios para la ejecución de los trámites aduaneros. Es básicamente el manual de operaciones que rige el funcionamiento del sistema aduanero. Hace énfasis en los procedimientos de control y en la información que deberá reflejarse en los documentos para los diferentes trámites.

3.1.5 El Cauca II Y El Recauca II

Palacios N, y Barahona J, (1996). En diciembre de 1984 los países centroamericanos firman el convenio Modificación de los Derechos Arancelarios a la Importación y Aplicación de Medidas. Esto dio prácticamente libertad a los países de gravar sus importaciones de la manera que estos creyesen que es más conveniente a los intereses individuales de cada nación. Este convenio establecía acordar un nuevo código y reglamento los cuales se conocen como CAUCA II y RECAUCA II. y fueron aprobados por el gobierno nicaragüense, posiblemente más como una

muestra de buena voluntad ante la nueva iniciativa de integración centroamericana que por los posibles beneficios de su dudosa pronta aplicación, no ha sido ratificado por la Asamblea Nacional y no se encuentra en la agenda de esta.

3.2 Definición de agencia aduanera

De acuerdo con la Asamblea Nacional. Ley creadora de la dirección general de servicios aduaneros y de reforma a la ley creadora de la dirección general de ingresos. la Dirección General de Servicios Aduaneros, tiene a su cargo la administración de los Servicios Aduaneros para el control y facilitación del comercio exterior por medio del desarrollo y mejoramiento constantes de la técnica aduanera. A demás tiene a su cargo la administración de los tributos establecidos a favor del Estado que gravan el tráfico internacional de mercancías y las relaciones jurídicas derivadas de ellos. (Ley.339, 2000, Arto 4).

La principal función de una agencia aduanera es apoyar a las empresas e individuos en todo lo referente a comercio exterior en tres circunstancias: importación, exportación y en la regulación o transparencia de todos los trámites aduaneros, son empresas privadas que representan legalmente a importadores y exportadores ante la autoridad de la aduana para realizar el despacho de mercancías y contribuyen con las empresas a prevenir errores, reducir tiempos y costos en sus operaciones. Grupo El Comercio Exterior, (2019).

Los auxiliares son responsables solidarios ante el Fisco por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, las omisiones y los delitos en que incurran sus empleados acreditados ante el Servicio Nacional de Aduanas, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas y penales a que dichos empleados queden sujetos legalmente.

3.2.1 Requisitos para constituirse como Agente Aduanero

Para poder operar como auxiliares, las personas deberán tener capacidad legal para actuar, estar anotadas en el registro de auxiliares que establezca la autoridad aduanera, mantenerse al día en el pago de sus obligaciones tributarias, cumplir los requisitos estipulados en esta Ley, sus Reglamentos y los que disponga la resolución administrativa que los autorice como auxiliares.

3.2.2 Principales funciones de una agencia aduanera

(Creación propia) Las Agencias Aduanera son por excelencia los auxiliares de la función pública, tienen la responsabilidad de actuar en nombre y representación de las autoridades de la DGA, para su funcionamiento.

3.2.2.1 Elaborar las declaraciones de mercancías

(Creación propia) Mediante formularios diseñados y aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el cual se declara lo siguiente:

- El tipo y la cantidad de mercancía que se transporta.
- Los datos necesarios para facilitar la identificación de la mercancía.
- El origen, el valor y la base gravable de la mercancía.
- Las restricciones y regulaciones no arancelarias con las que se debe cumplir.
- El tipo de operación y el régimen aduanero al que pertenecen.

3.2.2.2 Realizar la clasificación arancelaria

Toda mercancía que ingresa al país debe cumplir con el pago de los aranceles y el cumplimiento de las restricciones y regulaciones arancelarias. Una agencia aduanera puede acelerar este proceso siempre y cuando el importador facilite la información necesaria con respecto a la identificación y las cualidades de la mercancía.

3.2.2.3 Llevar a cabo el pago de contribuciones

Una vez que se ha determinado la base gravable de la mercancía, la agencia y los apoderados aduaneros son los responsables del pago de los impuestos al comercio exterior y otros conceptos que se produzcan relacionados a las importaciones en las que el despacho aduanero intervenga.

3.2.2.4 Determinar el tipo de régimen aduanero

Cuando las mercancías entran al territorio nacional, la Agencia Aduanera puede destinar las mercancías a alguno de los regímenes aduaneros siguientes:

- Importación definitiva. - Cuando la mercancía entra a territorio nacional y permanece por tiempo ilimitado.
- Importación temporal. - Cuando se planea que la mercancía vuelva al extranjero en las mismas condiciones o para elaborar, transformar y reparar programas de exportación o maquila.
- Tránsito de mercancía. - Cuando el transporte de mercancía sea interno e internacional.
- Transformación, elaboración o reparación en un recinto fiscalizado. - Cuando las mercancías extranjeras requieren de ese servicio para ser exportadas. Grupo El Comercio Exterior, (2019)

3.3 Procedimiento del trámite de exportación

3.3.1 Requisitos para Exportar.

Los requisitos para exportar son los siguientes: Declaración revisada y autorizada por CETREX, factura Comercial, certificados y permisos especiales.

3.3.1.1 Requisitos para Trámites CETREX

Palacios N, y Barahona J, (1996). Para que CETREX autorice la póliza de exportación es necesario cumplir con los siguientes requisitos: estar inscrito en CETREX o pagar 1% del valor FOB de la mercancía, comprar la póliza, factura comercial, pago de la Tarifa Única de Exportación, certificados y permisos especiales si el caso lo amerita. Los trámites para obtener todos estos documentos se realizan en CETREX y toma realizarlo una media hora, en el caso de que la exportación requiera de certificados o permisos especiales, puede demorarse hasta 30 minutos. La revisión y autorización puede demorar a lo sumo medio día, por tal motivo lo usual es que el exportador introduzca sus documentos un día antes del embarque.

Palacios N, y Barahona J, (1996). En la aduana del puerto o puesto aduanero de salida el agente aduanero presenta los documentos a la aduana y es la aduana quien se encarga de registrar la declaración y designar un inspector para que realice el aforo. Las mercancías a granel se pesan en básculas para ello destinadas, en las puertos terrestres que no cuentan con esta facilidad el recibido de las básculas de control de carga de las carreteras es suficiente para corroborar el peso

del producto. Si la mercancía requiere fumigación, es opción del exportador realizarla en su bodega o en el puesto fronterizo. Una vez realizado el aforo se autoriza la salida del vehículo.

3.3.2 Procedimiento del trámite de importación

Palacios N, y Barahona J, (1996). Requisitos para Importar Los requisitos para importar son los siguientes: Licencia de Importador, Poder o Autorización del Importador para que el agente aduanero realice la gestión en su nombre, fotocopia del Registro Único del Contribuyente (RUC), solvencia fiscal actualizada, constancia de retención del IGV, Carta de Porte, Lista de Empaque, Declaración o Póliza, certificados y permisos pertinentes si el caso lo amerita. Los certificados fito-zoosanitarios son los documentos que afirman que los productos de origen vegetal o animal fueron producidos y procesados bajo ciertas normas sanitarias y son una garantía de que la población que las consume no corre ningún riesgo. Los permisos de libre venta del MINSA, certifican que tanto los alimentos como los productos farmacéuticos que se importan no representan ningún riesgo para la población. Los certificados CITES afirman que las especies vegetales y animales que se importan no son especies en peligro de extinción.

Los trámites de importación inician al cruzar el vehículo la frontera. El conductor presenta a la aduana todos los documentos requeridos para el ingreso al país, la aduana elabora una obligación aduanera y designa a un custodio, quien lo acompañará hasta el Almacén de Depósito. El vehículo es recepcionado en el Almacén de Depósito, se descarga la mercancía y un inspector elabora el Informe de Recepción de Mercancías en Almacén.

3.3.3 Otros Trámites Importaciones en Zonas Francas

Palacios N, y Barahona J, (1996). Las importaciones de que realizan los usuarios de la Zona Franca se diferencian de las normales en los siguientes aspectos: No es realizada la pre inspección al arribo del vehículo de transporte al país, el vehículo no se dirige a ningún Almacén de Depósito sino que va directamente a la bodega del importador, conforme se va descargando la mercancía el gestor realiza el aforo, una vez realizado el aforo se registra un Control Interno en este momento el importador puede disponer de su mercancía, los trámites de importación continúan su curso normal después de esto, Por esta razón y por el hecho que no pagan impuestos de introducción, al

importador de Zona Franca le son indiferentes los retrasos en el resto de operaciones fuera del régimen de Zona Franca.

3.4 Transporte en Nicaragua

Barba, G. (2012), p.35. La Distribución Física Internacional, conocida por sus siglas DFI, es el proceso logístico que se desarrolla en torno a situar un producto en el mercado internacional cumpliendo con los términos negociados entre el vendedor y el comprador. Sus objetivos principales reducir al máximo los tiempos, los costos y el riesgo que se puedan generar durante el trayecto, desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino.

3.4.1 Tipos de carga

Dorta, G. P (2013). *Transporte y Logística Internacional*. La carga es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización. La carga puede ser:

1. Carga General

a. Carga Suelta, b. Carga Unitarizada.

2. Carga a Granel, que por su naturaleza puede ser:

a. Perecedera, b. Frágil, c. Peligrosa, d. Extradimensionada.

3. Transporte de animales vivos.

3.4.1.1 Carga General

Todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades. Se transportan y se almacenan juntas.

a. Carga Suelta

Bienes sueltos manipulados y embarcados como unidades separadas. Ha sido tradicionalmente transportada en buques de línea que llevan una gran variedad de productos, pertenecientes a varios embarcadores que exigen distintas clases de manipuleos y está compuesta, por lo general, por productos manufacturados.

Ejemplos:- Planchas de hierro, - Rieles, - Tubos, - Llantas.

b. Carga unitarizada.

Dorta, G. P (2013). Transporte y *Logística Internacional*. Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando operaciones de manipulación de mercancías y favoreciendo labores logísticas. Está compuesta por artículos individuales, tales como cajas, paquetes, agrupados en unidades como paletas y contenedores, los cuales están listos para ser transportados. Esta preparación de la carga permite una manipulación segura y evita el saqueo, los daños y las pérdidas y la protege de la degradación térmica y biológica, el manejo brusco o la lluvia, el agua salada, entre otros.

3.4.1.2 Carga a Granel (Líquida, sólida, gaseosa)

Dorta, G.P (2013). Los graneles se almacenan por lo general en tanques o silos. Ninguno de estos productos necesita embalaje o unitarización. Los graneles sólidos o secos, líquidos y gaseosos se almacenan y se transportan, por lo general, en tanques o silos y los medios para su transporte se adaptan a camiones y navíos con tales diseños. En la actualidad, una gran variedad de productos se transporta a granel. Además de petróleo, navíos especializados transportan metano, minerales, cereales, productos químicos, entre otros; por tierra se moviliza petróleo, polvos, cereales, leche, minerales, gases, etc.

Tanques o Contenedor cisterna se utilizan para transportes de líquidos a granel. De esta forma, la cisterna disfruta de las ventajas inherentes a un contenedor: pueden apilarse y viajar en cualquiera de los medios de transporte típicos del transporte intermodal.

El transporte a granel tiene ventajas en cuando a la seguridad de la carga, su administración, manejo y almacenamiento. Además, la mayoría de los cargamentos voluminosos son embarcados y desembarcados en muelles especializados por medios mecánicos, como bandas transportadoras, lo que simplifica su manipulación y reduce la permanencia del buque en puerto, por ejemplo: -

Sólidos como granos, minerales, fertilizantes, -Líquidos como petróleo, lubricantes, gasolina y Gases: gas propano, butano.

Por su naturaleza de la carga, esta puede ser:

a. Carga perecedera

Dorta, G.P (2013). *Transporte y Logística Internacional*. Es denominada de esta manera aquella mercadería que sufre una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas, como resultado del paso del tiempo y las condiciones del medio ambiente y por ello se requieren, ciertos medios de preservación.

b. Carga Frágil

Dorta, G.P (2013) *Transporte y Logística Internacional*. Es aquella mercadería cuyo transporte requiere de un manejo especial, dadas sus características de fragilidad. Toda la operación debe realizarse con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, la manipulación y el traslado propiamente dicho por los riesgos implícitos que pueden echar a perder los productos. La naturaleza y la intensidad de los riesgos a que están sometidos estos productos durante el trayecto desde su lugar de origen hasta su destino final, tienen distintos niveles de incidencia e influyen decisivamente en la forma de embalarlos.

c. Carga Peligrosa

Dorta, G. P (2013). *Transporte y Logística Internacional*. Se llama así a aquella carga compuesta de productos peligrosos, es decir, los que, por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas, pueden causar accidentes o daños a otros productos, al vehículo en que se movilizan, a las personas, animales y/o al medio ambiente.

Dado que el transporte internacional de este tipo de productos ha aumentado considerablemente en los últimos años, se han establecido normas internacionales para su manipulación, principalmente en lo que se refiere al embalaje, marcado y documentación especial

requeridos. Los usuarios del servicio de transporte tienen que ajustarse a ellas, o de lo contrario, están sujetos a una penalización.

La ONU ha establecido un marco general para el transporte de carga peligrosa, pero cada organización internacional de transportes ha adaptado las mismas a sus estatutos.

- Transporte Marítimo: El Código Marítimo Internacional sobre Mercancías Peligrosas (IMDG)
- Transporte aéreo: Regulaciones IATA/OACI
- Transporte Ferroviario: el Reglamento internacional para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Transporte terrestre: Acuerdo Internacional para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

De igual manera la ONU ha formulado la siguiente lista que asigna un número a la clase de riesgo que presenta cada grupo de bienes, el cual no tiene relación con el grado de peligrosidad que implican.

d. Carga extra dimensionada

Cargas voluminosas o pesadas que requieren un tratamiento especial y equipos de transporte especiales.

3.4.1.3 Animales Vivos

Dorta, G. P (2013). Transporte y *Logística Internacional*. La reglamentación de Animales Vivos es aplicable a todos los miembros de IATA y a todas las compañías aéreas que son parte del Acuerdo Interlineal Multilateral de la IATA. Todas aquellas personas que embarcan aceptan o cargan animales deben estar familiarizadas con su manipulación referida al tipo de animal que se trate. Los embarcadores de animales vivos por única vez deben tener en cuenta que sus mascotas (perros, gatos, pájaros, etc.) deben ser manejadas y embaladas por personal idóneo.

3.4.2 Tipos de empaques y embalajes

Dorta, G.P (2013) *Transporte y Logística Internacional*. A lo largo de la historia, los envases han jugado roles diferentes dado que han sido creados bajo diferentes necesidades y características. Los primeros envases fueron concebidos con la historia misma y fueron tomados directamente desde la naturaleza. Más adelante, las guerras exigieron a los ejércitos que los alimentos pudieran ser transportados a grandes distancias y mantener su conservación durante mayores períodos de tiempo. Actualmente, el envase es el recipiente que está en contacto directo con el producto y los productos que se consumen llevan envases que reflejan las necesidades presentes. De la misma manera, el embalaje fue creado con dos finalidades básicas: el transporte y el almacenaje del producto contenido.

Empaque (o envase) El empaque es un sistema diseñado donde los productos son acomodados para su traslado del sitio de producción al sitio de consumo sin que sufran daño. **El embalaje:** El embalaje sirve para proteger el producto o conjunto de productos que se exporten, durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo.

Diferencia entre ambos: el envase está en contacto con el producto contenido y se comunica con el consumidor final. Necesita una atractiva presentación gráfico visual. En general, el embalaje no está en contacto con el consumidor final ni con el producto contenido, salvo los casos en que envase y embalaje se confunden en la misma cosa, por ejemplo, embalajes de electrodomésticos. En otros casos, como la demanda comercial de productos frutihortícolas listos para la venta, se exige un diseño gráfico visual no común en las cajas de embalaje, respondiendo a nuevos hábitos de compra.

El uso de contenedores no ha eliminado la necesidad de un adecuado embalaje interior y exterior. El embalaje de envíos que van a ser hechos a través de contenedores requiere un cuidadoso análisis. Deberá ser lo suficientemente resistente como para aguantar el hacinamiento dentro del contenedor y soportar presiones horizontales y verticales que surgen durante el tránsito por carretera, ferrocarril, mar y aire.

El modo de transporte determina en gran medida las especificaciones del embalaje. En general, la carga que se transporta por vía terrestre (vial o ferroviaria) o acuática (marítima, fluvial y lacustre) precisa un embalaje más robusto y, por ende, más costoso, los envíos aéreos, por el contrario, requieren un embalaje más ligero, lo cual puede redundar en un menor costo del material del embalaje y de los fletes.

Otro elemento relevante para tomar en cuenta es la marcación adecuada de las mercancías a transportar, ya que el marcado reviste cada vez mayor importancia en la lucha contra el fraude y las violaciones y tiene objetivo de reconocer e identificar los bultos y ser dirigidos correctamente y sin confusiones, a su destino.

Es importante e imprescindible una buena marcación de estos bultos si deben entrar en la corriente del tráfico internacional, tales como: Marcas estándar o de expedición. Contienen información sobre el importador, destino, dirección, número de referencia, número de unidades, marcas informativas. Es la información adicional que aparece en el empaque o embalaje como: País de origen, puerto de salida, puerto de entrada, peso bruto, peso neto, dimensiones de las cajas, entre otros. Marcas de manipulación: Es la información sobre el manejo y advertencias en el momento de manipular o transportar la carga, en este caso se utilizan símbolos pictóricos internacionalmente aceptados.

3.4.3 Transporte terrestre

Barba, G (2012). Este medio de transporte exhibe los menos costos fijos, entre todos los demás, por las siguientes razones: Los transportadores por camión no son propietarios de la carretera sobre la que se movilizan, un camión de carga constituye una unidad económica pequeña, las operaciones en la terminal no exigen equipos costosos, los costos de la mano de obra para el cargue y descargue de camiones son mucho menores que los de los trenes, los costos variables, en cambio, tienden a ser altos puesto que los usuarios costean la construcción de las carreteras y su mantenimiento, mediante impuestos de gasolina, peajes, e impuestos por km/peso.

Ventajas

Versatilidad. -Permite acceso más rápido a las instalaciones de los despachadores, embarcadores y destinatarios que cualquiera de los demás medios de transporte terrestre, lo cual facilita la operación de recogida y entrega de la mercancía. Cuando la ruta planeada originalmente se encuentra bloqueada, o cuando el tráfico está congestionado, se pueden utilizar rutas alternativas, lo cual permite cumplir la fecha y el horario establecido “just in time”.

Accesibilidad. -Una de las ventajas más significativas del transporte por carretera es la agilidad de los vehículos para la distribución. En consecuencia, generalmente está en capacidad de ofrecer un verdadero servicio puerta a puerta sin que medie manipulación o trasbordo.

Prontitud. -Por su flexibilidad, la partida y llegada de camiones puede fijarse con relativa exactitud, lo que evita demoras.

Seguridad. -El conductor acompaña el camión durante todo el trayecto, ejerciendo una supervisión personal que permite reducir el riesgo de daños y saqueo.

Costos de embalaje. -El transporte en un vehículo especializado es ideal para casi todas las mercancías y para algunas clases de carga a granel en cantidades pequeñas. En comparación con otros medios, el transporte carretero exige con frecuencia menos embalaje e incluso lo hace innecesario y la documentación aduanera es sencilla.

Inconvenientes: Capacidad. -El transporte carretero no puede competir con los otros medios de transporte; los vagones del tren, los buques y los aviones tienen una capacidad mucho mayor que los camiones. **Grandes Distancias.** -El transporte carretero únicamente puede operar dentro de ciertos límites. **Congestionaciones de Tránsito.** -En algunos países las congestiones de tránsito, que se han convertido en un gran problema, causan serias demoras en los despachos de carga. **Regulaciones de tráfico y vías.** -Los controles internos de seguridad, la dimensión de las carreteras, la capacidad de los puentes, no están estandarizados en todos los países en vías de desarrollo.

Modalidad de contratación: **Tarifa Global**: cuando el transportista cotiza una tarifa única por camión o por tonelada, sin tener en cuenta el valor de la mercadería. **Tarifa Mixta**: cuando el transportista cotiza el flete compuesto por la tarifa por camión o tonelada más un porcentaje sobre el valor de la carga en concepto de seguro. Esta es una tarifa que está conformada por un importe fijo y un importe variable que refleja el costo de seguro que tiene el transportista por su responsabilidad respecto del valor de la carga. No se trata de modo alguno de un seguro de transporte internacional.

La oferta del transporte carretero puede variar según se trate: **Camión completo**. -Cuando las cargas confrontan un camión esto es que cubren la totalidad de espacio y peso permitido en la caja del camión. **Camión incompleto**. -cuando se trata de varias cargas consolidadas en un mismo camión, ello puede presentar diferentes tipos de dificultades según el país de destino, pues no todos los países autorizan este tipo de servicio y su regularidad es variable según las épocas.

3.4.4 Transporte aéreo de carga

El aire, es como vía natural, es una ruta más universal que el agua, puesto que permite el acceso a todas partes del globo (siempre que se cuente con infraestructura adecuada para recibir los vehículos aéreos). El transporte aéreo es bastante flexible. Los vuelos internacionales requieren de acuerdos y cooperación internacional para poder operar.

Más que el tamaño del embarque es la distancia lo que lo afecta a los costos variables de las aerolíneas. El transporte aéreo reduce al mínimo los traslados y rupturas de carga, ofreciendo las vías directas y más rápidas gracias al medio en que se desenvuelve: el aire.

Ventajas:

- Velocidad. El aire es la vía de transporte más rápida y la que ofrece a los usuarios un servicio más eficiente y confiable y de alta calidad, lo cual le asegurará una vasta clientela. El transporte aéreo es irremplazable en el envío de productos perecederos o compras urgentes, como medicinas o repuestos, y de bienes de rápida obsolescencia, como ropa o artículos de moda.

- Competitividad. El transporte aéreo brinda las siguientes reducciones en los gastos:
Inventarios: la frecuencia en los vuelos permite alta rotación de inventarios, la cual se refleja en los costos y los volúmenes de producto almacenado.
- Financiamiento. El tiempo de almacenamiento durante el viaje es menor debido al corto período de tránsito. Por tanto, el monto y los intereses del capital.
- Embalaje. Gran parte del costo de embalaje queda virtualmente eliminado debido al cuidado con que se manipula la carga aérea. El ahorro es aún mayor cuando se unitariza la carga en paletas o contenedores.
- Manipulación. Las operaciones de cargue y descargue están muy mecanizadas y, por tanto, son mucho menos traumáticas para la carga que las del transporte terrestre o marítimo, el tiempo de almacenamiento, y duración del viaje, reducen los riesgos de daños, demora, robo o pérdida, todo lo cual se traduce en primas de seguro más bajas

Inconvenientes

- Capacidad. Por razones de volumen y restricciones de peso, el avión más grande de carga no está en capacidad de competir con ninguno de los medios de transporte de superficie.
- Cargas a granel. El transporte aéreo no puede utilizarse para la movilización de minerales, petróleo, cereales, químicos.
- Alto costo. Productos de bajo valor unitario. Las materias primas, algunos productos manufacturados y gran número de bienes semi manufacturados no pueden absorber el alto costo de los fletes aéreos dentro de su costo total.
- Artículos peligrosos. Las regulaciones vigentes de OACI y de IATA, restringen severamente el número de artículos peligrosos que se pueden transportar por vía aérea, especialmente en aviones de servicio combinado (carga y pasajeros).

3.4.5 Transporte marítimo de carga

El mar constituye una vía excelente, ya que por su conexión con otras vías acuáticas naturales o artificiales, es posible el acceso al interior de muchos países. Las vías acuáticas no son tan numerosas ni tan accesibles como las rutas aéreas, y por lo tanto es preciso emprender algunas

obras de adecuación, como la remoción de rocas sueltas y otros obstáculos, y el dragado de lugares poco profundos para hacer más fluido el transporte acuático.

La parte más significativa de la inversión de capital que realizan los transportistas acuáticos está en el equipo de transporte y en ciertas medidas en gastos del terminal. Puesto que las vías acuáticas y los puertos son generalmente de propiedad y manejo estatal, solamente una porción pequeña de dichos costos de infraestructura, especialmente aquellos costos operacionales de las vías acuáticas interiores se deben a los transportistas. Los costos fijos más importantes de los transportadores acuáticos están relacionados con las operaciones en el terminal y comprenden las tarifas portuarias y los costos de manipulación de la carga. Los bienes transportados a granel están sujetos a tarifas distintas cuando se utiliza equipo de manipulación mecanizado. No obstante, los altos costos del terminal son compensados por los muy bajos costos de navegación.

Ventajas

- Capacidad. Este es la vía de transporte que emplea los vehículos de transporte de mayor capacidad. En la actualidad hay buques de 500.000 TM.
- Competitividad. Gracias a su gran capacidad y a la fuerza motriz que emplea, este modo de transporte se beneficia de las economías de escala, lo cual le permite ofrecer tarifas de flete más bajas que cualquier otra vía.
- Flexibilidad en los tipos de carga. En mayor medida que cualquiera de los otros, esta vía de transporte ofrece gran variedad de buques para los distintos tipos de carga, a saber, carga general (suelta y unitarizada); carga a granel (líquidos: tanqueros de diferentes tipos; sólidos: buques graneleros y buques de servicios combinado) y carga refrigerada.
- Continuidad de las operaciones. En un rango de 24 hs., este medio de transporte es menos susceptible de sufrir variaciones, por condiciones climáticas adversas.

Inconvenientes

- Accesibilidad. Generalmente, los puertos marítimos están ubicados en sitios apartados de los lugares de producción y del destino final de las mercancías. Por tanto, siempre precisa transporte previo y posterior a la llegada de la carga al puerto, lo cual implica más

manipulación y mayor riesgo de daño. Además, cuando hay que hacer un trasbordo, el tiempo que la carga permanece en tránsito es más largo. Algunas rutas marítimas se cierran en invierno por congelamiento, como la del Río San Lorenzo y el acceso al interior de Canadá y Estados Unidos se hace imposible.

- Velocidad. Todos los demás modos de transporte son más rápidos, incluso cuando se trata de los últimos modelos de buques portacontenedores. La duración promedio de la travesía es más larga que por aire o por tierra, lo que repercute sobre los intereses y el monto del capital inmovilizado por inventarios.
- Congestión portuaria. Es cada vez más frecuente, especialmente en aquellos países donde no se produjo una adecuación de las instalaciones portuarias paralela al aumento de su comercio exterior. Esto distorsiona el tránsito y aumenta considerablemente los gastos por sobrestadía. El transporte marítimo representa casi la totalidad de los servicios internacionales de movimiento de cargas y es el medio más utilizado en el comercio exterior caracterizado por su bajo costo. Los fletes básicos que se establecen en el transporte marítimo pueden estar sujetos a una serie de recargos, que son incrementos porcentuales generados por las propias características de las cargas o por circunstancias temporales que influyen en el transporte, como puede ser: el precio del combustible, la congestión portuaria, guerras, cambios de monedas, etc. Por ello, al ser circunstanciales, las Líneas prefieren mantenerlas y cobrarlos como tarifas separadas del flete básico. Los más significativos son:

_ B.A.F. “Bunker Adjustment Factor”, que es un recargo por incremento del precio del combustible. Se originó en 1973 cuando se cerró el canal de Suez por la guerra del Yom Kippur, lo que obligó a los buques a recorrer mayores distancias.

_ C.A.F. “Currency Adjustment Factor” por corrección de divisas, depende de la relación que exista en el cambio entre las monedas locales y aquella que esté establecida en el flete.

_ “CONGESTIÓN SURCHARGE”, es un recargo por congestión en el puerto.

_ “WAR RISK SURCHARGE”, es aquel riesgo motivado por un conflicto bélico en la zona.

_ “IMO”, es un recargo por mercancía peligrosa.

_ “COLLECT SURCHARGE”, es un recargo por flete pagadero en destino.

_ “EXTRA WIIIGHT / EXTRA LENGHT SURCHARGE”, es un recargo producido por sobrepeso o sobre medida de las cargas

3.4.6 Consolidación y desconsolidación

Consiste en el embarque de varios lotes de cargas, incluso de diferentes agentes embarcadores, con pago de fletes a valores proporcionales a los espacios ocupados efectivamente por los respectivos volúmenes embarcados en las bodegas del buque.

La consolidación de la carga marítima posibilita la reducción del costo de transporte para el exportador / importador, pues el embarcador puede cargar apenas con la tasa representativa de la fracción del espacio utilizado, práctica esta que se conoce en el exterior como “boxrate”, permitiendo a los agentes consolidadores de carga, que pueden fraccionar el costo total del contenedor entre varios interesados.

3.4.7 El transporte Multimodal

La gestión comercial del transporte multimodal es realizada por los denominados Operadores de Transporte Multimodal (OTM), que son generalmente compañías navieras, operadores ferroviarios o de tránsito especializados en la gestión de este tipo de transporte, y frecuentemente no son propietarios de los medios utilizados, sino que celebran un Contrato de Transporte Multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato. Las empresas de Transporte Multimodal se caracterizan por ser las encargadas de efectuar el total transporte de mercaderías, desde cualquier punto de origen hasta su destino final, ya sea este último dentro del territorio nacional o bien internacional. Además, prestan un servicio integral de transporte que requiere un marco jurídico que garantiza normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.

3.4.8 Logística 3PL o 4PL

Según ATOX, Sistema de Almacenaje (2016). Las diferencias entre las empresas de logística 3PL y 4PL radican en sus servicios, mientras que los primeros proveen servicios básicos

como la transportación o el almacenaje, los segundos fungen más como un socio que gestiona la cadena de suministro.

3PL significa Third Party Logistics y se refiere a la externalización de la operación logística de una empresa. Un operador 3PL brinda servicios de transporte y almacenaje a un fabricante proporciona de esta forma recursos logísticos, funge y libera a su cliente de la necesidad de disponer de flota de vehículos y almacenes y por esto los fabricantes pequeños y medianos pueden acceder a servicios logísticos. Los operadores 3PL pueden generar un gran ahorro para los fabricantes al proporcionarles los recursos físicos necesarios como las flotillas de vehículos para la transportación de los productos y los almacenes para resguardar los mismos.

Esto resulta sumamente ideal para aquellas empresas donde las temporalidades influyen, por ejemplo, si la época navideña representa una temporada alta, pueden contratar mayores recursos y reducirlos el resto del año. De este modo el fabricante no tendrá que mantener durante todo un año un almacén que realmente no necesita y obtendrá una mejor gestión de inventarios

4PL (Fourth Party Logistics), también conocido como LLP (Lead Logistics Provider) no dispone de recursos físicos propios como flotas o almacenes, pero provee servicios de consultoría, planificación y gestión. Además, cuenta con nuevas tecnologías que facilitan la operación por lo que se les considera como socios estratégicos y maneja un sin número de operadores 3PL. Así como el 3PL es intermediario entre fabricante y cliente, el 4PL es el puente entre el fabricante y la cadena de suministro, asumiendo por completo la gestión de esta.

Los operadores 4PL son más especializados, ya que analizan las determinadas necesidades de cada negocio o industria para brindarle las soluciones más adecuadas. Por ejemplo, para la industria automotriz es primordial que un operador 4PL brinde el servicio de hand carrier, ya que conoce la gravedad que puede ocasionar un paro de línea y puede ofrecerle una solución inmediata, a cualquier hora y en cualquier momento.

Por otro lado, la especialización de un proveedor 4PL también involucra seguir las normativas globales de cada industria, por ejemplo, las empresas farmacéuticas o de alimentos deben seguir normas de cumplimiento sumamente estrictas que varían en cada región, por lo que deben contar con un socio logístico que esté actualizado y capacitado para efectuarlas.

IV. Preguntas directrices

¿Por qué son importantes las relaciones comerciales internacionales?

¿Cuáles es la importancia de la logística internacional?

¿En qué consiste el servicio de logística integral para el comercio internacional?

¿Por qué es importante disminuir los costos, los riesgos y los tiempos de entrega de las mercancías en el comercio internacional?

¿Cuál es la importancia de los INCOTERMS, en las relaciones comerciales internacionales?

¿Genera eficiencia y competitividad a las empresas contratar esquemas integrados de servicios logísticos?

V. Operacionalización de variables

Objetivo	Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Indicadores	Instrumentos
Describir la situación actual del comercio internacional y de la logística de los procesos de comercialización	Dimensión e impacto	Nicaragua ha aprovechado las ventajas del DR-CAFTA y amplía su comercio con México a través del TLC y esto ha reducido el impacto económico de la pandemia	Análisis estadísticos de información comercial internacional	Datos estadísticos	Revistas, publicaciones en internet
Analizar la infraestructura de los servicios logísticos para el comercio internacional en Nicaragua	Condiciones, Tipos de empresas	Altos costos al tener que contratar varias empresas. Largos tiempos de esperas entre despacho de un proveedor y el inicio del siguiente proceso	Análisis de resultados	Estudio técnico	Entrevistas
Conocer la percepción de los empresarios y ejecutivos de empresas sobre el servicio de logística internacional y el uso de los INCOTERMS en nuestro país.	Impacto económico	Faltas de coordinación entre los diferentes operadores de servicios Los INCOTERMS son las reglas para la interpretación de los términos comerciales, establecen criterios sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre compradores y vendedores.	Estudio comparativo de los INCOTERMS	Análisis de los INCOTERMS	Entrevistas

VI. Diseño metodológico

6.1 Tipo de estudio

Este estudio es por su naturaleza una investigación exploratoria y descriptiva porque describe la situación actual de la logística del comercio internacional en Nicaragua y su importancia en el desarrollo del país.

No es experimental debido a que sus variables se presentan en su ambiente natural y simplemente se observaran se analizan para realizar propuestas y se describirán sin realizarles ningún cambio.

Es de carácter positivo, ya que se pretende demostrar que al mejorar los procesos y procedimientos logísticos de manera integral mejoraran de forma significativa la rentabilidad de los negocios relacionados con el comercio internacional.

6.2 Tipo de enfoque

Método analítico-sintético. Estudia los hechos, partiendo de la descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiarlas en forma individual (análisis), y luego se integran esas partes para estudiarlas de manera holística e integral (síntesis).

6.3 Tipo de alcance

Estudio exploratorio flexible debido a que se realizará un estudio de información general respecto a las operaciones de logísticas integrales de comercio internacional. Esto es un tema poco conocido y sobre todo son poco conocidas las variables que marcarán su futuro desarrollo en Nicaragua. Estas operaciones son poco estudiadas en nuestro país, por tanto, esta Tesis, prepara el terreno para otros estudios relativos al comercio internacional desde una perspectiva moderna e innovadora.

6.4 Determinación del universo o población

Para la realización de la investigación se utilizó un método no probabilístico, denominado “por conveniencia” donde la población está representada por todos los Gerentes Generales de

empresas que actualmente prestan servicios de logística de manera independientes unas de otras: Gerentes Generales de Agencias Aduaneras, Gerentes Generales de Almacenes Fiscales, Gerentes Generales de Almacenes de Depósitos Fiscales, Gerente Generales de Agencias de Cargas Internacionales, Gerentes Generales de Consolidadoras y Desconsolidadoras de Cargas.

6.5 Selección de la muestra

La muestra que será objeto de estudio está orientado a las empresas que actualmente prestan estos servicios y se basa en un Proceso de la Investigación y en una Muestra no Probabilística adecuada de manera intencional o por conveniencia debido a que la mayor representatividad de la problemática se encuentra en las operaciones realizadas en el área antes mencionada.

6.6 Proceso de Investigación

El trabajo investigativo inicia su proceso de investigación tomando en cuenta que Nicaragua dependen enteramente de las importaciones y exportaciones y por tanto la logística es parte fundamental a la matriz y de la estructura de costos y gastos de las empresas. Por tanto, en planteamiento del problema se pretende analizar y determinar esta importancia y de este planteamiento extraer los objetivos generales y específicos.

Con el Marco teórico se facilita la interpretación de los principales conceptos del tema en estudio, su origen y desarrollo y se expresan los fundamentos teóricos que lo componen. Estos fundamentos sirven de referencias para su posterior estudio.

En el Diseño Metodológico mediante exposición del tipo de investigación a ejecutar, el tamaño de la muestra, la selección de técnicas e instrumentos para la recolección de datos, así como también los procedimientos para el análisis de los resultados, se establece el conjunto de procedimientos para dar respuesta a la pregunta directrices de la investigación.

6.7 Selección de Técnicas e Instrumentos para la recolección de datos.

Las entrevistas son el medio considerado idóneo y suficiente para responder las preguntas de la presente investigación y se logran los objetivos del estudio originados del problema de investigación.

6.8 Fuentes de recolección de información

Como fuentes primarias de información se clasifican los Gerentes a entrevistar bajo un procedimiento sistémico a gerentes de empresa que ofrecen servicios de logística, mientras que la bibliografía consultada se clasifica en este estudio como las fuentes secundarias.

6.9 Técnicas de recolección de información

Por ser un estudio cualitativo, la entrevista estructurada es la principal técnica para utilizar por la conveniencia que reviste el establecimiento de contacto directo con la fuente de información, aunque también este estudio se auxilia de observación sistemática para obtener información directa y confiable y análisis de contenido del material impreso en conjunto con fotografías y diapositivas.

6.10 Proceso para la recolección de datos

La entrevista

Estadísticamente es un estudio que por su naturaleza es una investigación descriptiva porque describe la situación actual de la logística del comercio internacional en Nicaragua y su importancia en el desarrollo del país. Sus variables se presentan en un ambiente natural y simplemente se observaran y se analizan para realizar propuestas y se describirán sin realizarles ningún cambio y a partir de muestras no probabilísticas, tomándose una muestra intencional o por conveniencia debido a que se entrevistara bajo los criterios de que son las personas más involucradas dentro del área, conocen todo el procedimiento del objeto de estudio, revisan los reportes, son los encargados de administrar y dirigir las empresas involucradas.

El uso de los instrumentos seleccionados es con el propósito de lograr medir las variables objeto de estudio, de tal manera que permita la recolección de información necesaria para realizar la investigación. Fundamentalmente, se considera que para este estudio la entrevista es más eficaz

que el cuestionario, ya que permite obtener una información más completa debido a que se obtiene información cualitativa vivencial y escuchar las opiniones del entrevistado en cuanto a todas consideraciones del servicio que prestan.

Revisión Documental.

En la revisión documental, se identifican las fuentes documentales, las cuales están representadas por normativas, leyes, reglamentos y decretos, e información bibliográfica, y/o relacionada con el tema, las cuales pueden dar respuesta a las necesidades información, y luego se utilizaron técnicas como el subrayado, el fichaje, las notas de referencias bibliográficas, los cuadros resumen, entre otros. Esta técnica de recolección de datos estará apoyada en el análisis documental como instrumento.

Los documentos objeto de observación serán:

- 1. Manuales de procedimientos y flujos de procesos.**
- 2. Bibliografía de descripciones de actividades.**

Observación de Documentos y datos

La observación de documentos y datos es la técnica de recolección de información que consiste básicamente, en observar, acumular e interpretar los conceptos, y descripciones. En este proceso se busca contemplar en forma cuidadosa y sistemática cómo se desarrolla dichas características en un contexto determinado, sin intervenir sobre ellas.

VII. Análisis de Resultados

Según Bernal, C.A (2010) 3ed. p 222. el análisis y la discusión de resultados obtenidos del procesamiento de la información consiste en interpretar los hallazgos relacionados con el problema de investigación, los objetivos propuestos, las preguntas formuladas y las teorías o los presupuestos planteados en el marco teórico, con la finalidad de evaluar si confirman las teorías o no, y se generan debates con la teoría ya existente.

Con el fin de alcanzar los objetivos planteados al inicio de esta investigación, se examinó la información recopilada por medio de los instrumentos de análisis como la entrevista y revisión documental y los resultados y el análisis se presentan en el orden jerárquico, partiendo de los objetivos específicos según los ítems de cada indicador.

Durante la investigación se detectaron hallazgos muy significativos que demuestran de sobremanera la importancia del desarrollo de los servicios logísticos en el crecimiento de la economía del país y que contribuirán al desarrollo del comercio internacional en Nicaragua y consecuentemente al incremento de la riqueza de nuestro país. Pero, igualmente quedó demostrado que el transporte de mercancías es un sector estratégico para cualquier economía, y en particular para la incipiente economía nicaragüense. Se trata de uno de los principales motores de la industria y del sector servicios, pues resulta obvio que sin la existencia de una buena red de logística no sería posible un intercambio efectivo de productos comerciales.

7.1 Describir la situación actual del comercio internacional y de la logística de los procesos de comercialización

7.1.1 Datos de comercio

En el año 2020 las cadenas de suministro globales se han visto gravemente interrumpidas por la COVID-19, aunque han surgido nuevos conceptos que pueden ser positivos en un futuro. Desde bloqueos nacionales hasta espacios aéreos y fronteras cerradas, la COVID-19 resultó en una interrupción sin precedentes de la mecánica de la mayoría de las economías, independientemente de su tamaño o etapa de desarrollo. En particular, la creación de tales barreras ejerció una gran presión sobre las cadenas de suministro mundiales.

Esto se sintió más profundamente en el caso de los vínculos esenciales relacionados con la alimentación y la medicina, y la distribución mundial de tales productos se convirtió en un foco clave de los esfuerzos para responder a las primeras etapas de la pandemia.

Según la revista Atalayar, economía y empresas publicada el 16 de enero de 2021 en su portal, en los primeros meses del año, China, el mayor productor mundial de ingredientes

farmacéuticos activos, redujo drásticamente la producción industrial para limitar la propagación de la COVID-19, lo que provocó una conmoción en toda la cadena. Aunque India es un líder mundial en la producción de genéricos, el 70% de sus materias primas provienen de China. De estos, un tercio proviene de Hubei, donde se originó el brote.

Dejando a un lado las correcciones a corto plazo, el virus podría potencialmente resultar en un realineamiento significativo de las cadenas de suministro y generar beneficios a largo plazo para las industrias locales en otros mercados emergentes, particularmente aquellos con grandes mercados internos en relación con otros en sus países. región, como Egipto, Indonesia, Arabia Saudí y México.

Según la revista, la red mundial de cadenas de suministro de productos alimenticios también se vio significativamente afectada por la pandemia. Al igual que con los productos farmacéuticos, una combinación de cadenas de valor y procesos de producción complejos hizo que la gestión de la cadena de suministro fuera un desafío.

Las interrupciones llevaron a algunos países a explorar cadenas de suministro más localizadas y centrar su atención en impulsar la resiliencia nacional, en particular en lo que respecta al suministro de alimentos esenciales y en el futuro, esta tendencia podría resultar en que los países agreguen más valor a nivel nacional, además de ofrecer más productos dirigidos a los mercados locales y regionales, además de los socios comerciales globales existentes. (Atalayar, 2021)

En el portal de la, NOTICIAS ONU, se destaca que, en el año 2020, las exportaciones de los países en desarrollo obtuvieron mejores resultados que los de las naciones desarrolladas. El crecimiento interanual de los primeros mejoró de un -18% en el segundo trimestre a un -6% en julio, mientras que las de las segundas aumentaron de un -22% a un -14%. (Noticias ONU, 2020)

La caída del comercio internacional durante el segundo trimestre afectó a todas las regiones y el descenso más pronunciado se produjo en Asia occidental y meridional, donde las

importaciones cayeron un 35% y las exportaciones un 41%. Desde julio, la caída del comercio continúa siendo significativa en la mayoría de las regiones con la excepción de Asia oriental.

El volumen del comercio internacional en los sectores de la energía y la automoción sigue estando sustancialmente por debajo de los niveles de 2019. No obstante, el aumento de la demanda de equipos de oficina para el hogar y de equipos de protección personal generaron elevadas tasas de crecimiento del comercio en los sectores de las comunicaciones, equipamientos de oficina, textil y de prendas de vestir.

Según la revista Mundo Marítimo publicada el 01 de febrero de 2021 al momento de la irrupción de la pandemia y la disrupción que se generó con las oleadas de demanda que descuadraron la oferta no solo en términos de productos disponibles, sino que en lo que respecta a la capacidad de la industria y la competitividad de los puertos para generar un flujo estable y a tiempo para el usuario final. Todos los rubros de comercio internacional sufrieron el impacto, con sendas reducciones en el tráfico de contenedores (-3,2%), carga seca (-4,2%), Ro/Ro (-12,9%), pasajeros (-13,9%), gas (-3,6%), carga líquida (-7,1%) y carga fragmentada (-7,4%). Sin embargo; a pesar del impacto del COVID-19, China logró un crecimiento de 2,5%, junto con Emiratos Árabes Unidos (0,3%) y Arabia Saudita (0,1%) el resto del mundo entero vio una contracción en sus recaladas anuales durante 2020. (Jan Hoffmann, 2021)

7.1.2 Interrupciones del flujo de las mercancías

Según la misma publicación el COVID-19 no solo representa una grave amenaza sanitaria global, sino que también representa un shock de oferta y demanda, ambos aspectos que influyen en el comercio internacional de bienes y servicios. Los siguientes párrafos señalan los principales desafíos en el comercio y el transporte como consecuencia de la pandemia. (Jan Hoffmann, 2021)

Alrededor del 80% del comercio mundial se moviliza por transporte comercial. Desafortunadamente, el transporte de carga puede contribuir a la propagación del virus, ya que no está completamente informatizado. Tanto los documentos como las mercancías continúan sujetos a controles físicos para aduanas y otros fines reglamentarios. El personal de las estructuras

portuarias, los puntos de cruce de fronteras y las terminales de control están expuestos al riesgo de pandemia por la naturaleza de su trabajo. Debido a la transmisión del virus de persona a persona, los conductores y otros trabajadores relacionados que cruzan las fronteras pueden ser detenidos durante varias semanas de cuarentena. Contra estos riesgos, las medidas de mitigación requieren el intercambio automatizado de documentos y datos de comercio y transporte, basados en estándares internacionales.

Las políticas de bloqueo en las principales naciones productoras y comercializadoras del mundo, es decir, China, Alemania, Italia, Japón, Corea y los EE. UU. Tienen un efecto fuertemente limitante en las regiones y países vinculados comercialmente a ellas, dañando las cadenas de suministro y la fabricación internacional. Los efectos psicológicos en las reacciones de las políticas gubernamentales y corporativas pueden afectar aún más las cadenas de suministro a través de un impulso de repatriación. La OMC pronostica una caída en el comercio mundial de bienes, con una disminución de dos dígitos en los volúmenes de comercio en casi todas las regiones.

En el anexo Aumento No. 6 al preguntarle a los gerentes de empresas proveedoras de servicios logísticos de los principales retrasos generados en las fronteras de los países centroamericanos emitieron respuestas coincidentes de que las agencias fronterizas enfrentaron el desafío de acelerar el despacho de importaciones y exportaciones, incluidas las donaciones y los envíos de socorro, al tiempo que garantizaron la prevención de epidemias y proporcionaron controles de cumplimiento adecuados.

También expresaron que las restricciones comerciales, especialmente en bienes críticos, se emitieron de manera unilateral. Las medidas fronterizas como la salud o el control de permisos de los conductores crearon kilómetros de colas y días de tiempo de espera. La acumulación de carga en los aeropuertos y puertos marítimos fue también consecuencia de una caída repentina de la demanda y una mayor verificación de documentos en la frontera. Adicionalmente comentaron que las interrupciones sin precedentes dieron lugar a una gran cantidad de implicaciones de derecho comercial que afectaron a los comerciantes de todo el mundo. Estos incluyen los desafíos

de demoras, fallas en el desempeño, responsabilidad por incumplimiento de contrato, frustración por fuerza mayor.

7.1.3 Flujo de las mercancías en Nicaragua 2020

Según la revista DATASUR Las exportaciones de **Nicaragua** lograron un repunte económico, luego de registrar en 2020 un récord de más de dos mil 952,7 millones de dólares. La cifra de las ventas al exterior representó 10,8% de crecimiento respecto a 2019.

Los envíos al extranjero, al cerrar el año recién pasado con saldos positivos para la balanza comercial, ayudaron a la producción interna, la economía en general y los agentes económicos y con ventas muy cercanas a 666 millones de dólares, el oro en bruto volvió a ser el producto líder de las exportaciones nicaragüenses durante los 12 meses anteriores.

También destacaron los aportes de rubros como la carne de bovino (cerca de los 551 millones de dólares), café oro (más de 437 millones de dólares) y azúcar de caña (146 millones de dólares). En un segundo nivel aparecen las contribuciones económicas de reglones como frijoles, maní, camarón de cultivo, queso morolique, langostas, tabaco en rama, pescado, bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre; queso mozzarella, aceites y grasas, puros elaborados y otros productos del mar.

Como principal mercado comprador de las producciones nicaragüenses clasificó Estados Unidos con más de mil 402 millones de dólares, seguido de Centroamérica con casi 634,5 millones, más de la mitad erogados por El Salvador (Portalportuario.cl, 2021).

El año 2019 las exportaciones de Zonas Francas cerraron con 2,894 millones de dólares, mientras el año 2020 cerró con 2,469 millones de dólares, esto significa que pese al COVID 19, la disminución fue tan solo de 424 millones lo que significa una disminución de 14.68%. el rubro de mayor caída fue el textil con 339 millones menos. Pero algunos rubros obtuvieron incremento como el tabaco que incremento 37 millones, el aceite de palma 10 millones y otros rubros como forros de muebles, frutas y hortalizas que también registraron incrementos.

7.2 Analizar la infraestructura de los servicios logísticos para el comercio internacional en Nicaragua

La infraestructura física se refiere al conjunto de obras, estructuras, organizaciones e instituciones con el que cuenta nuestro país para el desarrollo y facilitación de las actividades del comercio internacional, en cambio la infraestructura de servicios logísticos se refiere a las empresas, productos y servicios, conocimiento y habilidades con las que cuentan las empresas proveedoras de servicios y que pueden impactar positiva o negativamente en las posibilidades de desarrollo, crecimiento y prosperidad de Nicaragua, sin perder de vista que los procesos logísticos costosos por falta de infraestructura añaden una carga económica a todo lo que se produzca y comercialice, especialmente cuando un producto local debe competir con uno de origen internacional donde sus costos logísticos fueron menores gracias a una infraestructura madura y desarrollada y que por tanto; al tener un papel tan protagónico en el desarrollo y sostenibilidad se debería considerar como un tema de estado.

En lo fundamental la Infraestructura de Logística de Comercio Internacional en Nicaragua está compuesta como se muestra en el anexo 9.

7.2.1 Infraestructura Física

Compuesta por las carreteras, los puertos, aeropuertos, pero también las instituciones facilitadoras del comercio.

7.2.1.1 Las carreteras

La carga comercial internacional y regional se transporta a través de los cuatro corredores: A-) El corredor del Pacífico conecta a uno de los puertos más importantes de Nicaragua, Puerto Corinto situado en la parte Norte del litoral Pacífico, B-) El corredor Norte conecta Puerto Cortés en Honduras al Norte de Nicaragua, con la región montañosa del Norte de Nicaragua, C-) El corredor Sur conecta Puerto Limón de Costa Rica, vecino país al Sur de Nicaragua en el litoral atlántico, D-) El corredor Central conecta Puerto El Rama y El Bluff en la Costa Atlántica con la región de la costa del Pacífico de Nicaragua y las distancias y tiempos de tránsito entre los puestos de aduanas fronterizas y la capital son los siguientes:

PUESTO	KM	TIEMPO
LAS MANOS	250.00	4.32
GUASAULE	180.00	3.11
EL ESPINO	238.00	4.13
PEÑAS BLANCAS	138.00	2.33
CORINTO	153.00	2.52
SAN PANCHO	287.00	4.36
EL RAMA	278.00	4.55
EL BLUFF	364.00	7.17
PUERTO CABEZAS	517.00	11.00
PUERTO SANDINO	56.00	2.00

7.2.1.2 Los aeropuertos

Para el intercambio comercial por vía aérea, en todo el territorio nacional se cuenta con un total de dieciocho aeropuertos distribuidos en algunos de los municipios más importantes de la nación y en algunas islas para mantenerlas conectadas.

La mayoría de los viajeros llegan a través de vuelos comerciales y aterrizan en los distintos aeropuertos de Nicaragua. Actualmente se cuenta con siete pistas internacionales y todas estas terminales aéreas cuentan con código OACI, las más relevantes también poseen código IATA y están ubicados en Managua, Bilwi, Tola, San Carlos, Chinandega, Corn Island y Bluefields.

Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino, Aeropuerto de Puerto Cabezas, Aeropuerto de Bluefields, Aeropuerto de Corn Island o Aeropuerto de Isla del Maíz, Aeropuerto de San Carlos, Aeropuerto Internacional Costa Esmeralda, Aeropuerto de Chinandega.

Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino. Anexo 10: Ubicado a sólo 11 kilómetros de Managua, la capital de Nicaragua, el aeropuerto internacional Augusto C. Sandino es el principal puerto del país. La pista de aterrizaje en el aeropuerto tiene 2,442 metros de largo y está ubicada a una altura de 59 metros. Es actualmente el quinto aeropuerto más ocupado por tráfico de pasajeros en Centroamérica. El proyecto de la nueva terminal de carga consiste en la construcción de dos naves para almacén de 3500 m^2 c/u en una primera fase, con su área de paletaje, acceso de camiones y área de maniobras. Cinco posiciones de aeronaves en plataforma (tres en una primera fase), calle de servicio, bodega a cielo abierto que posteriormente en una segunda fase se convertirá en una tercera nave de 3500 m^2 , lo que nos ubicará en iguales condiciones de manejo de carga con el resto de los países del istmo centroamericano.

La instancia supervisora en la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales EAAI Además del Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino, la EAAI actualmente administra los aeropuertos locales ubicados en diferentes puertos del país. Mientras que a el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil INAC, competen funciones de regulación, supervisión, control y aplicación de las normas que rigen los servicios de transporte aéreo y todas las actividades aeronáuticas que tengan lugar dentro del territorio nacional, su espacio aéreo y el que envuelve sus aguas jurisdiccionales (Ley 595, Título II, Capítulo I Arto.9)

El Aeropuerto atiende Líneas aéreas internacionales American Airlines, United Airlines, Delta Airlines, Spirit Airlines, Avianca, Nature Air. Así mismo; cuenta con una línea nacional llamada La Costeña, la que tiene vuelos diarios a las ciudades de Corn Island, Siuna, Puerto Cabeza, Bluefields, Bonanza, Rosita, Waspam y San Carlos. Además; realiza vuelos Charter y transporte de carga.

Adicionalmente el Aeropuerto Internacional cuenta con una terminal de carga donde brindan servicio cuatro líneas de cargue y descargue. Las aerolíneas de carga se dedican al transporte y manejo de carga con origen y destino al norte, centro y sur América y Europa. Cuenta con bodegas propias para almacenar la carga que transportan. El servicio de carga aérea es brindado por American Airlines Cargo, Avianca Airlines Cargo, UPS Cargo, Arrow air.

Aeropuerto de Puerto Cabezas. Anexo 11. También conocido como Aeropuerto de Bilwi. Localizado en la costa atlántica de Nicaragua en la Región Autónoma de la Costa Caribe Norte, es capaz de recibir a aviones de gran tamaño gracias a la pista de aterrizaje que tiene más de 2500 metros de largo. Está situado a una hora de vuelo del aeropuerto Augusto Sandino. Su código IATA: **PUZ**, y es Operado por la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI).

Aeropuerto de Bluefields. Anexo 12. Con su código IATA: BLU. Esta terminal de aviones se ubica en el lado del Océano Atlántico, exactamente en el municipio de Bluefields. A pesar de ser de un tamaño un tanto reducido, el lugar cuenta con venta de boletos aéreos, oficinas de aduanas y migración, rayos X para analizar equipaje, sala de espera para los viajeros y estacionamiento con lugar para 15 carros. Está a aproximadamente a dos mil metros del centro de Bluefields.

Aeropuerto de Corn Island o Aeropuerto de islas del Maíz. Anexo 13. Se encuentra en la costa atlántica de la Región Autónoma de la Costa Caribe Sur, para ser más precisos se ubica en la Isla Maíz o Corn Island. Su pista es de asfalto y tiene una longitud de 1,450 metros; su código IATA es RNI.

Aeropuerto de San Carlos. Anexo 14. Se encuentra en la ciudad que lleva el mismo nombre, en el departamento Río San Juan; muy cerca de la frontera con Costa Rica. Su pista de 25 metros de ancho y con una longitud de 1.2 kilómetros está hecha de concreto hidráulico.

Aeropuerto internacional Costa Esmeralda. Anexo 15. En este nuevo aeropuerto operan las aerolíneas nicaragüenses La Costeña y la línea aérea costarricense Sansa Airlines y recibe especialmente vuelos domésticos de Managua y vuelos internacionales desde el aeropuerto de Liberia y San José en Costa Rica. Su código IATA es ECI.

Aeropuerto de Chinandega. Anexo 16. Se encuentra en la ciudad que lleva el mismo nombre y es el aeropuerto nicaragüense más cercano a El Salvador debido a su relativa cercanía con el Golfo de Fonseca, aunque no cuenta con vuelos comerciales a gran escala desde dichos países; más que todo vuelos charter. La terminal no cuenta con código IATA; su código OACI es MNCH. Su pista es de asfalto y es bastante corta, tiene 757 metros de largo.

Aeropuerto Domésticos en Nicaragua

Aeropuerto de Bonanza

Su pista tiene una longitud de 1,430 metros. Se ubica en la zona norte del país en el municipio de Bonanza y sirve vuelos dentro de Nicaragua a través del servicio de aerolínea La Costeña, además de vuelos privados.

Aeropuerto de Siuna

Aeropuerto ubicado en la localidad del mismo nombre, ubicado en la Región Autónoma del Atlántico Norte. Es uno de los principales aeropuertos de Nicaragua que realiza vuelos nacionales.

Aeropuerto de Rosita

Entre los aeropuertos nicaragüenses que existen operando en la actualidad, encontramos el Aeropuerto de Rosita en la parte norte del país, exactamente en el municipio de Rosita.

Aeropuerto de Waspán

Ubicado al norte y muy cerca de la frontera con Honduras, precisamente en la localidad que lleva su mismo nombre (Waspán). Aquí aterrizan vuelos desde Managua y salen vuelos hacia la capital por parte de aerolínea La Costeña.

Aeropuerto de Greytown

Oficialmente llamado Aeropuerto de San Juan de Nicaragua, se ubica en San Juan del Norte en la parte sur del país y muy cerca de Costa Rica, del lado del Océano Atlántico. Aquí aterrizan y salen vuelos a Ometepe, Managua y San Carlos.

Aeropuerto de Nueva Guinea

Como su nombre lo indica, el aeropuerto se ubica en la localidad que lleva su mismo nombre. Su pista de aterrizaje y despegue es asfalto.

Aeropuerto de Los Brasiles

Se encuentra en Los Brasiles, Managua; la localidad se ubica cerca del Lago Xolotlán, ciudad Sandino, Ciudad El Doral y a los lados de Carretera Nueva León

Aeropuerto Punta Huete

Entre los aeropuertos en Managua, Nicaragua se encuentra este aeropuerto militar también conocido como aeropuerto Panchito, en el municipio de San Francisco Libre. Ubicado en las orillas del Lago Xolotlán y muy cercano a Santa Lucia, Cuatro Palos y La Mojarra. Fue construido en la década de los años 80's pensando en ser utilizado para el despegue y aterrizaje de aviones de combate, pero al final no fue utilizado para dicho propósito, en la actualidad ya es usado también como aeropuerto civil ya que recibe vuelos nacionales de pasajeros y de carga.

Cuenta con torre de control, su pista está en excelentes condiciones a diferencia de otras pistas antes mencionadas que son de tierra. La longitud de esta es de aproximadamente 3 kilómetros (3,006 metros) siendo la pista más larga de Nicaragua. Por su cercanía al Aeropuerto Augusto Sandino y por su excelente condición, es uno de los aeropuertos alternos en caso de que este último se encuentre en problemas.

Aeropuerto de Montelimar

Este es otro de los aeropuertos nacionales de Nicaragua ubicados muy cerca de la costa, en este caso del lado del Océano Pacífico. Este es un aeropuerto importante para el turismo en la zona

ya que se ubica en Playa Montelimar. Es administrado de forma compartida por el Gobierno central y Grupo Barceló. Recibe prácticamente solo vuelos chárteres (vuelos privados).

Aeropuerto Fanor Urroz

Llamado oficialmente como Aeropuerto de León, ubicado en el municipio León y administrado por el Estado; tiene una pista de asfalto.

Aeropuerto de Ometepe

Se ubica en el departamento de Rivas, exactamente en la isla Ometepe dentro del lago Cocibolca. Aquí opera Avianca Nicaragua ofreciendo vuelos desde Managua, San Juan de Nicaragua y San Carlos. Su pista es de concreto.

7.2.1.3 Navegación Fluvial

Nicaragua posee 2,220 kilómetros de vías acuáticas navegables sin incluir los dos grandes lagos (el Xolotlán o de Managua y el Cocibolca o de Nicaragua). Los ríos de la vertiente del Pacífico son en general de corto recorrido. En cambio, los que desaguan en el Mar Caribe, son más largos y de extensa cuenca de drenaje. Entre las cuencas de gran importancia para el país, tenemos la del río Coco, Grande de Matagalpa y la del Río San Juan.

La navegación fluvial o lacustre está muy poco desarrollada a lo interno del país. Existen seis puertos marítimos, tres en la costa del Pacífico y tres en la del Atlántico, pero la carga marítima entra y sale en su mayoría por puertos de las vecinas repúblicas de Honduras y Costa Rica.

En cuanto a transporte fluvial, todos los ríos de gran envergadura en el país cuentan con embarcaciones de transporte público.

En el río San Juan, la ciudad de San Carlos cuenta con un puerto desde donde se toman lanchas o pangas para dirigirse al sitio histórico de El Castillo, El refugio de vida Bartola, la inmensa Reserva Natural Indio-Maíz, y al puerto en el Caribe de San Juan del Norte (o Greytown).

En la zona de la costa Caribe también se encuentra el Puerto de El Rama, desde donde se toman embarcaciones para atravesar el interesante río Escondido y llegar hasta Bluefields.

El Río Escondido con una longitud de 88 kilómetros, el río Escondido está formado por la confluencia de los ríos Sikia, Mico y Rama, y es navegable hasta su desembocadura en la bahía de Bluefields.

El río Grande de Matagalpa que nace en Molino Norte y tiene una longitud de 465 kilómetros; es el segundo río más largo de Nicaragua, tiene como tributario al río Tuma con una longitud de 180 Kilómetros. El Wawashan y Kurinwas son tributarios de la Laguna de Perlas y su curso es con pocos raudales.

El río Prinzapolka nace en la cordillera Isabelia y su corriente principal tiene una longitud de 245 kilómetros, de los cuales la mitad son navegables por pequeñas embarcaciones.

El río Kukalaya tiene una longitud de 140 kilómetros y desemboca en la laguna costera de Whounta; el Wawa, con una longitud de 160 kilómetros, desemboca en la laguna de Karatá y su afluente principal es el río Likus.

El río Coco, Wangki o Segovia, con una longitud de 680 kilómetros, es el más largo de Centroamérica y nace en la confluencia del río Comalí (Honduras) y el Tapacalí (Nicaragua) cerca de El Espino; aguas abajo, el Coco es navegable por embarcaciones de poco calado, recibe como afluentes principales al Bocay, con una longitud de 115 kilómetros y al Waspuk con 138 kilómetros.

Todas las vías acuáticas son navegables en invierno y verano. Aunque en verano (Noviembre-Abril) estas vías bajan su nivel y el transporte se ve limitado y se tiene que viajar en embarcaciones pequeñas (Botes o Cayucos) en la mayoría de los casos.

7.2.1.4 Puertos Marítimos

Nicaragua posee alrededor de 12 puertos, de los cuales 5 se utilizan para el transporte de carga comercial. Puerto Corinto, ubicado en el noroeste de Nicaragua, es el principal puerto del país y moviliza la mayor parte de la carga comercial, tanto exportación como importación.

El puerto Corinto, puerto Sandino, puerto San Juan del Sur, puerto Cabezas, Puerto El Bluff y puerto El Rama figuran como los principales puertos de Nicaragua, los cuales poseen conexiones directas con el océano Pacífico y el Atlántico.

Además de los puertos principales, el país cuenta con puertos pequeños destinados a las actividades recreativas, turísticas, carga de cabotaje y traslado de pasajeros ubicados en el lago Cocibolca y Xolotlán.

Entre los puertos destinados a actividades como el turismo están los siguientes: San Jorge, terminal Moyogalpa y Altagracia, puerto lacustre Granada, terminal Morrito y San Miguelito y puerto San Carlos.

Puerto Corinto. Anexo 17. Inicialmente, Corinto es una isla apartada de tierra firme de Nicaragua, pero hace años el estado conectó a la localidad mediante un puente para el transporte de vehículos particulares y comerciales como góndolas, entre otros.

Este puerto de Nicaragua ubicado a 153 kilómetros de Managua tiene gran relevancia internacionalmente, por sus conexiones con las aguas del Pacífico. De hecho, la mayor parte del petróleo entra por este puerto, debido a la cercanía con los proveedores.

Este es el puerto marítimo más importante de Nicaragua. Debido a que la mayor parte del petróleo que entra este país es a través de este muelle. Además de esto también se hacen importaciones y exportaciones de productos agrícolas. Entre ellos están los derivados de la caña de azúcar, como la melaza. Aunado a esto también se aprecian los contenedores de licor y metanol.

En la actualidad, el puerto de Corinto sigue siendo el más importante del país. Pues es el único que recibe cargas en contenedores a granel líquido y sólido, vehículo, carga general y especial, metano, melaza entre otros productos de la caña de azúcar producidos en territorio nacional.

Es multimodal, ya que maneja varios tipos de carga como lo son contenedores, carga general, gráneles líquidos y sólidos y vehículos. A través de sus muelles cuenta con una amplia gama de servicios, puesto que ingresan diariamente cargas en contenedores, a granel líquido y sólido, vehículos, carga general y especial; el acceso por tierra al puerto es por medio de una carretera que se encuentra en buenas condiciones, debido a que esta pavimentada. Una de las principales características de este puerto es que cuenta con una ventanilla única para el trámite rápido de las agencias aduaneras ayudando a la facilitación del comercio exterior.

Detalles del muelle

El puerto de Corinto posee 5 muelles que prestan sus servicios a las diferentes embarcaciones que arriban a él.

Muelle No.1 Es un muelle del tipo espigón de 110 m de longitud, 10 m de ancho y 10.6 m de calado. Se utiliza como muelle alterno para atender buque tanques de pequeña eslora. **Muelle No.2 y 3** Es un muelle marginal de 360 m de longitud y 24 m de ancho y calado máximo del muelle No.2 es de 11.00 m y muelle No.3. 10.50 m. Se usa para carga general y productos a granel. **Muelle No.4** Es un muelle marginal de 240 m de longitud y 40 m de ancho y calado máximo de 11.00 m. Es un terminal de contenedores utilizado para carga general y buques RO-RO (roll on-roll off). **Muelle No.5** Muelle, terminal Liquida, con forma de espigón con 115 m de longitud; una plataforma de cargue y atraque de 14 m x 9 m, donde están localizada las tomas y conexiones de las líneas.

Equipo y herramientas del puerto El equipo con que cuenta el puerto de Corinto son entre otros: 2 cargadores frontales, 9 rastra para contenedores, una Grúa de 45 T para contenedores, 4 cargadores frontales Reach Stacker (apilador de contenedores), 9 cabezales, 13 rastras, una grúa

P & H de 5 T, 15 montacargas, 5 Spreader (tanden, sujetador de contenedores) y para el cargue a granel cuenta con 5 tolvas y 6 clamshells (cucharas de agarre) que funcionan y agilizan la carga a granel, permitiendo cumplir con toda la carga a tiempo.

Para el almacenaje

Tiene 3 bodegas de tránsito con área total de 7,311 m² utilizadas para carga general y frutas, un patio de 30,000 m² para carga general y un patio para contenedores de 23,000 m².

Inversiones para Corinto

Dado a la gran necesidad generada en el puerto de Corinto, por el crecimiento de las exportaciones que se realizan allí, la Empresa Portuaria Nacional, administradora del muelle, ha realizados importantes inversiones. En el 2010 se destinaron US\$3,5 millones en equipos portuarios. Además de otros US\$3,5 millones que se invirtieron para el mantenimiento, reparación y reemplazo en algunas áreas del puerto. Para el 2017 y 2018 estaba previsto invertir US\$130 millones para modernizar todas las instalaciones.

Puerto El Bluff. Anexo 18. Está ubicado en la ciudad portuaria de El Bluff en el Caribe nicaragüense, dentro de la bahía de Bluefields, sirve como apoyo a los buques de pesca marítimo en las costas caribeñas de Nicaragua y está a 382 kilómetros de la capital, Managua. Como ya mencionó el Puerto El Bluff se sitúa en el Caribe nicaragüense, en la bahía de Bluefields, en la desembocadura del Río Escondido a 11 Km de la ciudad de Bluefields.

Rutas de acceso

Se conecta con el resto del país a través de canales fluviales, por medio del Río Escondido el cual es navegable en sus 90 Km hasta llegar a la ciudad Rama, también hay vías terrestres, como la carretera Managua y aéreas, es por su aventajada ubicación geográfica que le permite el intercambio comercial a nivel nacional e internacional.

Este puerto marítimo está formado por un embarcadero de 160 metros de longitud. Tipo marginal de concreto reforzado y tablestaca con una profundidad de 5 metros, a su vez tiene cinco

muelles que reciben a grandes y pequeñas embarcaciones de acuerdo con el momento de su llegada.

Muelle No. 1 Es la terminal bananera, formado por un muelle del tipo de espigón de 110 m de longitud, 10 m de ancho y 10.6 m de calado, este muelle se utiliza como desembocadero especializado para el fletamento de productos embalados en cajas, especialmente banano. Está equipada de bandas transportadoras con cuatro cargadoras a las bodegas del buque. Dispone de un área de apoyo de 1.55 hectáreas que incluye una bodega de 2,500 m².

Muelle No. 2 y 3 Es un muelle para carga general y productos a granel. Este muelle marginal consta de 370 m de longitud y 24 m de ancho y calado máximo de 12.6m. Puede acomodar dos embarcaciones de tamaño mediano, Tiene dos bodegas para manejo de carga en tránsito, con un área total de 11,850.0 m². Un área de almacenamiento de patio al aire libre de aproximadamente 3.0 hectáreas.

Muelle No. 4 Es una terminal de contenedores. Con un muelle marginal posee 240 m de longitud y 40 m de ancho y cuenta con un calado máximo de 13.25 m, que es utilizado para carga general y buques ro-ro. Además, dispone 2.30 hectáreas de patio para almacenaje de contenedores y mercadería general con capacidad de almacenar un total de 1,500 TEUS y 3,000 TEUS en tránsito.

Muelle No. 5 Es la terminal líquida del puerto, su muelle es de espigón con 115 m de longitud; con una plataforma de cargue y atraque de 14 m x 9 m, donde están localizadas las tomas y conexiones de las líneas. Posee un atracadero exclusivo para un solo buque tanquero con una capacidad máxima de 25,000 DTW y un largo nominal de amarradero de 500 a 600 pies.

Herramientas utilizadas en el Puerto El Bluff

Este puerto cuenta con un equipamiento funcional para atender grandes y medianas embarcaciones y darles a sus cargas la mejor maniobra, a continuación se mencionan algunos de los equipos: 2 cargadores frontales, 9 rastras para contenedores. 1 grúa de 45 T para contenedores,

4 cargadores frontales (Reach Stacker), 9 cabezales, 13 rastras, 1 grúa P & H de 5 T, 15 montacargas, 5 Spreader's, Para el manejo de carga a granel 5 tolvas y 6 Clamshel.

Depósitos del puerto

En cuanto al almacenaje, posee 3 bodegas de tránsito con un área de 7.311 metros cuadrados para el comercio general y de frutas. También tiene un patio de 30.000 metros cuadrados para las cargas generales y un patio con la capacidad de almacenar contenedores de 23.000 metros cuadrados.

Puerto Sandino. Anexo 19. Es el segundo puerto de Nicaragua más importante a propósito del flujo comercial gracias a las conexiones marítimas con el océano Pacífico en la bahía del popular río Tamarindo y la desembocadura de El Venado en el León. Su importancia también reside en que está a escaso kilómetros con la ciudad capital, por lo que el traslado de mercancía dirigida al interior del país es mucho más fácil a diferencia de otros puertos de Nicaragua.

Permite el tráfico de barcazas con mercancía y remolcadores de cualquier tipo. Cuenta con mejores señalizaciones que otros puertos de la localidad. Es reconocido como el segundo puerto más importante del pacífico nicaragüense; y está situado en el litoral costero del departamento de León, a 70 kilómetros de la capital.

Su ubicación geográfica es de latitud norte 12° 11' y de longitud oeste 86° 48', de igual manera es un puerto muy estable y seguro, lo que permite un aumento en la movilización de cargas de importación, en mercancía líquida y sólida; dentro de lo que destaca el combustible no refinado (petróleo crudo) desembarcado en este puerto, además de eso, se traslada clinker, petcoke, acero y urea

Es un puerto de doble manejo y su canal de acceso es del tipo natural; esto facilita el acceso rápido de remolcadores y barcazas, de igual manera, cuenta con dos puestos de atraque flotantes, uno destinado para el manejo de carga líquida y otro para el manejo de carga sólida.

La estructura del atraque, para carga líquida está compuesta por seis boyas de amarre de metal, sujetadas por cables de 3 ¼ pulgadas, además el ancla es de 20.000 libras, para lograr seguridad de estabilización; y así poder llevar a cabo el trabajo de descarga de la carga líquida, mediante una red submarina que posee hasta los tanques de recepción.

La estructura del atraque para carga sólida está compuesta por cuatro boyas de amarre de metal, igualmente, cuenta con dos anclas de 5.000 libras y dos anclas de 20.000 libras, adicionalmente posee un contrapeso intermedio de concreto de 16 toneladas, que estabiliza y asegura la embarcación para efectuar sus operaciones de carga o descarga.

Así mismo, se caracteriza por realizar operaciones de atención única a buques mercantes, además, Puerto Sandino, cuenta con faros de orientación y alineamiento que fortalecen la seguridad ante el arribo de buques internacionales y remolcadores y boyas de fondeo que, delimitan el canal de navegación, indicando el ingreso al puerto en aguas seguras.

Cuenta con una variedad de servicios destinados a la atención y mejora de embarcaciones, cargas, entre otros, dentro de estos servicios se encuentran: a-) **Servicios a la Carga**, Se realizan operaciones de muellaje, almacenaje y derecho a puerto (uso de las instalaciones) y se gestionan trabajos de amarre y desamarre, practicaje y estadía. b-) **Servicios Especiales**, destinados al servicio de alquiler de equipos de manipulación, alquiler de aparejos; y servicios de báscula con capacidad de 100 toneladas. c-) **Servicio de reparación naval**, dentro de estos servicios, se puede llevar a cabo trabajos de soldadura eléctrica, equipos de pintura, además equipo de Wet Blast (Lavado a presión) soldadura autógena, reparación de compresores, equipos de samblasting; cambio de láminas de casco y reparación en sistema de propulsión.

Especificaciones del Muelle

Es un muelle tipo marginal y su plataforma está construida de concreto, por lo que una parte del muelle descansa sobre un sistema de pilotes y otra parte en una base de tablestaca de acero, tiene una longitud de atraque de 180 metros, un ancho de 22 metros; y una profundidad

aproximadamente de 4.3 metros en marea alta y en marea baja su profundidad promedio los 2.5 metros. Así mismo el área de muelle equivale a 3.300 metros cuadrados.

Bodegas y Patios

Para realizar las operaciones de almacenamiento dentro del puerto, se encuentran cuatro almacenes o bodegas: la bodega 01 posee un área de 2.990 metros cuadrados, mientras que la bodega 02 cubre un área de 1.968 metros cuadrados, seguidamente se tiene la bodega 03 que ocupa un área de 5.626 metros cuadrados, por último se ubica la bodega 04 que cuenta con un área de almacenamiento de 2.562 metros cuadrados, así mismo el puerto posee un área descubierta usada como patio de almacenaje que abarca 66.344 metros **cuadrados**; logrando un área total de almacenaje entre bodegas y patio de 79.490 metros cuadrados.

Puerto San Juan del Sur. Anexo 20. Este puerto de Nicaragua se establece en costa del Pacífico, específicamente en el departamento Rivas a 140 kilómetros de la Capital de Nicaragua. Figura como el destino más visitado por turistas, de hecho, es conocida por “La capital de la diversión” a propósito de sus playas excelentes para practicar surf como Las Salinas, El Coco, Gigante, Marsella, Majagual y El Astillero.

Puerto Arlen Siu – El Rama. Anexo 21. Tiene una operatividad de puerto internacional, por lo que sus puertas para la carga y descarga de bienes y servicios de cualquier tipo, más por su zona estratégica en el municipio El Rama a 293 kilómetros de la ciudad capital. Tanto su infraestructura como la calle de entrada son totalmente seguras y resguardadas por organismos de protección pública, cuenta con todos los miramientos legales. Es el puerto de Nicaragua que recibe más pedidos de países extranjeros.

Dispone de dos muelles, siendo uno de ellos flotantes con una extensión de 93 metros de largo por 24 de ancho, ambas entradas permiten el embarque de cualquier nave marítima con 3 mil toneladas en peso y almacenar hasta 300 TEUS.

Puerto Cabezas. Anexo 22. El municipio Cabeza es una ciudad portuaria dedicada a la producción, importación y exportación de todas las cosechas agropecuarias en el mercado regional de Bilwi. Otro sector que se encuentra vinculado a la ciudad es la extracción de madera, aunque es una práctica mínima.

Este puerto de Nicaragua se ubica en la popular franja costera del Caribe de la región, a kilómetros de la ciudad capital, convirtiéndolo en un puerto de flujo económico moderado y dio a conocer al municipio por ser uno de los más importantes del Caribe nicaragüense, debido al intercambio comercial que impulsó a la economía de ese país por medio de las exportaciones e importaciones.

El Puerto Cabezas tiene las siguientes características estructurales que permite facilitar y maniobrar con eficacia las grandes y medianas embarcaciones:

- Está ubicado a mar abierto.
- Su muelle es de tipo espigón, de madera.
- Se divide en área internacional y área de cabotaje.
- Tiene 420 de metros de longitud y 7 metros de ancho.
- Posee 13 clústers para atraque de los barcos.
- Se atracan los buques a babor y estribor.
- Presta sus servicios toda la semana durante 24 horas.

Bodegas de almacenamiento del Puerto Cabezas

La bodega para almacenar está bajo techo con dimensiones de 45.72 metros de largo por 15.24 metros de ancho. Esta bodega está capacitada para almacenar 1,500 toneladas métricas de carga.

Patios de operaciones

Los más cercanos al Puerto Cabezas tienen un área de 16,098.50 m². Sin embargo; existe otro patio, donde se encuentra la bodega con techo y el taller mecánico, que tiene un área de 10,881.46 m².

Inversiones

Con el fin de mejorar la atención a las embarcaciones que arriban al Puerto Cabezas, en el año 2008 se destinaron 11 millones de córdobas en la rehabilitación del muelle. La Empresa Portuaria Nacional (EPN) incluyó en esta obra una nueva barrera contra el derrame de combustible que se utiliza en el momento de carga y descarga de barcos.

En el 2013 fueron 3 millones al igual que en el 2015, dinero que se invirtió para el levantamiento de la defensa del muelle. Fueron 12 defensas las que se cambiaron, para el amarre y aseguramiento de las embarcaciones de cabotaje pesquero e internacional. De esta manera la seguridad es mayor en esta zona portuaria.

Mientras que para el 2016 esta cifra aumentó a C\$7 millones. Siempre se ha invertido con la finalidad de que este puerto se mantenga operativo y atendiendo a las comunidades del Caribe nicaragüense. En este puerto se atienden aproximadamente más de 50 embarcaciones diarias.

7.2.2 Infraestructura Sector Público

El estado de Nicaragua a través de sus instituciones permite el desarrollo de la libre empresa, para garantizar y facilitar el desarrollo de la producción y las exportaciones del país. Anexo No. 23.

7.2.2.1 Ministerio de Fomento Industria y Comercio

Es un Ministerio de Estado creado por la Ley 290 “Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo” publicada en La Gaceta Diario Oficial No. 102 del 3 de junio de 1998, reformada mediante Ley 612 “Ley de Reforma y Adición a la Ley No. 290, Ley De Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo”, publicada en La Gaceta No. 20 del 29 de enero del 2007 y en materia de comercio internacional sus principales funciones son:

- a) Promover el acceso a mercados externos y una mejor inserción en la economía internacional, a través de la negociación y administración de convenios internacionales, en el ámbito de comercio e inversión.

- b) Apoyar al sector privado para que aproveche las oportunidades en los mercados internacionales, así como promover y facilitar la inversión en la economía del país, tanto nacional como extranjera, con énfasis en los mercados de exportación.
- c) Administrar el Registro de la Propiedad Industrial e Intelectual;
- d) Tiene el mandato de las negociaciones comerciales internacionales, incluso la negociación de aranceles, en consulta con otros ministerios en temas de sus competencias, en las cuales se ha hecho énfasis en: Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, Adecuación del Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) al sistema Armónico de la Organización Mundial de Aduanas, Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías, Revisión de Salvaguardias, Controversias, Normas Técnicas y Fitozoosanitarias que deberán adecuarse a las normas de la OMC,
- Como resultado de estas negociaciones Nicaragua obtiene ciertas concesiones, pero a la vez asume un compromiso que prevé la reducción del Arancel Temporal de Protección (ATP) de manera paulatina frente a los países centroamericanos y bajar el techo del Derecho Aduanero de Importación (DAI) hasta 15% para el resto del mundo

7.2.2.2 Comisión Nacional para la Promoción de las Exportaciones

Creada en el Decreto No.37-91, publicado en la Gaceta, Diario Oficial No.158 del 26 de agosto de 1991, constituye la instancia superior de política y administración del régimen de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo y de formulación de propuestas para mejorar la promoción y facilitación de las exportaciones. Para facilitar sus funciones, esta Comisión contará con la Secretaría Técnica y el Centro de Trámites de las Exportaciones (CETREX).

La CNPE está integrada por los ministros de Fomento, Industria y Comercio, quien la preside; Hacienda y Crédito Público; Agropecuario y Forestal; Ambiente y los Recursos Naturales; el Presidente del Banco Central de Nicaragua y cinco representantes de las asociaciones de exportadores del sector privado y tiene las siguientes atribuciones:

- a) Definir los procedimientos y mecanismos que faciliten la operatividad del régimen de exportaciones, en coordinación con la Dirección General de Aduanas del MHCP en su caso.

- b) Podrá autorizar, previo dictamen favorable del MHCP, políticas generales que permitan la aplicación del régimen de exportación a empresas exportadoras que no cumplan con los criterios en la Ley.
- c) Fortalecer la coordinación interinstitucional y con el sector privado para el desarrollo y ejecución de la política de fomento a las exportaciones.
- d) Conocer la evaluación anual de los regímenes de exportación incluidos en la ley, además del de zonas francas, y efectuar las correspondientes recomendaciones.
- e) Resolver en última instancia los casos en que existan controversias de interpretación acerca del régimen exportador que no puedan ser resueltas por la intervención directa de las autoridades responsables.
- f) Ratificar los coeficientes técnicos y aprobar los criterios para las suspensiones o devoluciones de derechos e impuestos.
- g) Presentar propuestas acerca de temas que mejoren la posición exportadora del país ante las correspondientes instancias de gobierno.
- h) Definir la política general del Centro de Trámites de las Exportaciones (CETREX), y autorizar sus planes, proyectos generales, presupuesto y tarifas por servicio.

7.2.2.3 Centro de Trámite de las Exportaciones

El CETREX está adscrito a la Comisión Nacional de Promoción de Exportaciones (CNPE), y tiene autonomía operativa suficiente para garantizar la eficiencia de los servicios en los trámites de exportación y centraliza la ejecución de las funciones específicas de las entidades públicas que atienden los trámites relacionados con las exportaciones. El Banco Central de Nicaragua incorpora a CETREX una delegación permanente adscrita a su dirección general, a efectos de facilitar los procedimientos vinculados a los registros de exportación y asegurar el cumplimiento de sus funciones en materia de política cambiaria.

- Unificar las actividades correspondientes de las dependencias involucradas en el trámite de exportación.
- Simplificar el proceso exportador, disminuyendo sus costos financieros y humanos para el sector privado.
- Controlar en general el sistema y generar las estadísticas internas requeridas.

- Atender solicitudes de información y asesoría relacionadas con el trámite de exportación.
- Realizar el trámite documentario en forma ágil y oportuna.
- Establecer oficinas de CETREX en puestos fronterizos o donde el sistema lo requiera, de forma tal que permita agilizar, organizar y verificar los procedimientos de exportación en la salida de los productos del país.
- Verificar y controlar los precios declarados en las exportaciones (Sub-Facturación y Sobre Facturación), posterior al proceso de exportación e informar de ello a la Comisión Nacional de Exportaciones y a la Dirección General de Aduanas.
- La función recaudadora y controladora de la actividad exportadora la realiza CETREX.
- CETREX se tramitan y autorizan las pólizas, se pagan los impuestos y obtienen los certificados Fito-Zoosanitarios y CITES. De hecho, se podría considerar a CETREX como una oficina de aduana y exclusiva para la exportación.
- Constantemente actualiza el Manual del Exportador, que es un documento que orienta al exportador sobre los pasos y trámites necesarios para exportar. Una vez concluidos los trámites en CETREX es muy raro que la aduana del puesto fronterizo rechace o retrase el embarque.

7.2.2.4 Dirección General de Aduanas (DGA)

Es el ejecutor de la política comercial del gobierno, el que ha tratado de fortalecer su función recaudadora. Por tal motivo no se puede esperar que la promoción del cambio surja de ella. Sin embargo, a la hora en que este se inicie tendrá sobre sus espaldas la responsabilidad del éxito o del fracaso. En la sección tres tocaremos a la DGA con más detalle.

El aforo es la operación que consiste en una o varias de las siguientes actuaciones: reconocimiento de mercancías; verificación de su naturaleza y valor; establecimiento de su peso, cuenta o medida; clasificación en la nomenclatura arancelaria y determinación de los tributos que les sean aplicables. Es la actuación que realiza la Autoridad Aduanera con el fin de verificar la naturaleza, descripción, estado, cantidad, calidad, peso, medida; así como el origen, valor y clasificación arancelaria de las mercancías, para la correcta determinación de los tributos aduaneros y cualquier recargo percibido por la Aduana. Así como, para asegurar el cumplimiento

de la legislación aduanera y demás disposiciones, cuya aplicación o ejecución sean de competencia o responsabilidad de la Autoridad Aduanera.

El aforo es una facultad única y exclusiva de la Autoridad Aduanera mediante el cual se efectúa un examen de los elementos, datos y requisitos de la declaración autodeterminada. El reconocimiento aduanero de mercancías consiste en un conjunto de acciones dirigidas a enterar a la aduana de las características de las mercancías objeto de operación aduanera, con el fin de determinar la correcta declaración del régimen a que se encuentran sometidas.

Las delegaciones de Aduanas (DA) están ubicadas en los puestos fronterizos y puertos con bajo volumen de tráfico, en los Almacenes de Depósito y en la Zona Franca. están a cargo de un delegado de aduana quien se reporta a un Administrador de Aduana. En todo el país funcionan un total de 22 DA, hay además 7 Administraciones de Aduana (AA) están ubicadas en los puestos fronterizos y puertos que poseen un tráfico internacional grande y en Managua.

Puerto Corinto

Los productos primarios manejados por el puerto incluyen la exportación de azúcar, café, maní, mercancías de las zonas francas. En la importación se manejan principalmente combustibles, fertilizantes, trigo, maíz, etc. El Puerto es administrado y operado por la Empresa Portuaria Nacional; también están presente las instituciones de gobierno como: Aduana, Migración, la Fuerza Naval, el Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria (IPSA), y el Ministerio De Salud (MINS), así como Cuarentena. Está operativo las 24 horas del día, los siete días de la semana.

Las Manos

Se encuentra ubicada en la frontera de El Paraíso en el departamento el Paraíso en Honduras y en Dipilto en el Departamento de Nueva Segovia en Nicaragua, a 130 km de Tegucigalpa, capital de Honduras y a 250 km de Managua, capital de Nicaragua. Las Manos está a 360 km de Peñas Blancas frontera con Costa Rica al Sur de Nicaragua.

El Guasaule

La frontera de El Guasaule está ubicada en la carretera nacional cerca del Río Guasaule, entre Honduras y Nicaragua, a 183 km de Tegucigalpa, capital de Honduras y a 206 km de Managua, capital de Nicaragua. El paso fronterizo de El Guasaule se encuentra a 336 km de Peñas Blancas frontera con Costa Rica al Sur de Nicaragua.

El Espino

El Espino está ubicado en la frontera de San Marcos de Colón en el Departamento de Choluteca en Honduras y de Somoto en el Departamento de Madriz en Nicaragua a 240 km de Tegucigalpa, capital de Honduras y a 238 km de Managua, capital de Nicaragua. El paso fronterizo El Espino se encuentra a 352 km de Peñas Blancas al Sur de Nicaragua, frontera con Costa Rica.

Peñas Blancas

La frontera de Peñas Blancas está sobre la carretera nacional que conecta con Cárdenas en Nicaragua y la Cruz en Costa Rica a 295 km de San José, capital de Costa Rica y a 147 km de Managua, capital de Nicaragua. El paso fronterizo de Peñas Blancas se encuentra a 336 km de El Guasaule en la frontera con Honduras al Norte de Nicaragua.

San Pancho

El cruce fronterizo de San Pancho, se ubica en San Carlos, en Cárdenas, Departamento de Río San Juan en Nicaragua, con Los Chiles en la Provincia de Alajuela en Costa Rica a 199 km de San José, capital de Costa Rica y a 297 km de Managua, capital de Nicaragua. San Pancho se encuentra a 506 km del paso fronterizo de El Guasaule en la frontera con Honduras en el Norte de Nicaragua.

Puerto Arlen Siu

Es un puerto fluvial que se encuentra localizado en la Región Autónoma del Atlántico Sur (RAAS), a 292 kilómetros de Managua y a un kilómetro de la ciudad El Rama, es la principal ruta de acceso de Nicaragua hacia mercados internacionales en el Caribe y la costa Este de los Estados Unidos. Cuenta con excelente carretera donde la carga se transporta con seguridad. Dispone de

señalización sobre el río Escondido que permite la navegación nocturna y cuenta con equipos e infraestructura portuaria para el manejo de la carga con eficiencia y eficacia.

Certificado internacionalmente como "Puerto Seguro", al cumplir con las regulaciones de seguridad portuaria y marítima establecidas por la OMI. Facilidades al comercio internacional mediante ventanilla única para la agilización de los trámites de importación y exportación.

Puerto Cabezas

Situado en La Región Autónoma de la Costa Caribe Norte (R.A.C.C.N.), en la ciudad de Bilwi, cabecera municipal de Puerto Cabezas, a 567 kilómetros de Managua.

Puerto Cabezas concentra su actividad empresarial en la producción y comercio de servicios portuarios. Actualmente, este puerto es administrado y operado por la EPN, brinda atención especial a buques y carga internacional, al cabotaje nacional y embarcaciones pesqueras. Es el único puerto ubicado en el Caribe Norte del país.

Puerto El Bluff

Se encuentra ubicado en el Caribe Nicaragüense, dentro de la bahía de Bluefields; en la desembocadura del Río Escondido, a 11 kms. de la ciudad de Bluefields y a 382 kilómetros de la capital, Managua. Cuenta con un muelle de 160 metros de longitud, tipo marginal de concreto reforzado y tablestaca también de concreto con una profundidad de 5 metros. Dispone de una terminal adecuada para atender barcos de 1500 TRB que transportan diésel. Cuenta con una bodega de 120 x 20 metros.

También presta los servicios de prácticos a barcos que se dirigen de y hacia el Puerto El Rama, 90 kilómetros agua arriba de la desembocadura del Río Escondido. Las rutas de acceso que conectan el Puerto del Bluff con el resto del país son pluviales, (el puerto el Bluff se conecta con el Río Escondido, el cual es navegable en todo su recorrido de 90 kms. hasta ciudad Rama), terrestre (carreteras a Managua) y aéreo. Su ubicación en el Caribe nicaragüense le permite el intercambio comercial a nivel nacional e internacional. Este Puerto maneja exportaciones de

camarón, langosta, carne congelada y madera en pequeñas cantidades, además de derivados del petróleo, como diésel y gasolina.

Administración de Aduanas. Puerto Sandino

Ubicado en el litoral costero del departamento de León, a 70 km de la capital, en la bahía formada por la Isla El Venado y el Río Tamarindo del departamento de León, en el puerto del mismo nombre y es considerado el segundo puesto de control aduanero más importante de las costas del pacífico nicaragüense.

Actualmente cuenta con la **Certificación de Puerto Seguro** otorgada en el año 2004 y renovada en el año 2013 por la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, lo que permite mayor estabilidad y seguridad portuaria a nivel internacional.

Por ser un puerto de doble manejo, cuenta con un canal de acceso natural lo que facilita el acceso rápido de remolcadores y barcazas. Caracterizado por la atención única a buques mercantes. Además, Puerto Sandino, cuenta con faros de orientación y alineamiento que fortalecen la seguridad ante el arribo de buques internacionales y remolcadores.

Se caracteriza por recepcionar el 70% de carga líquida que entra al país entre hidrocarburos y petróleo provenientes de Venezuela y el 20% de carga sólida proveniente de China, Japón y Brasil.

7.2.2.5 Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria

Tiene por objeto facilitar, normar, regular e implementar las políticas y acciones sanitarias y fitosanitarias que conllevan o se deriven de la planificación, normación y coordinación de las actividades nacionales vinculadas a garantizar, mantener y fortalecer la sanidad agropecuaria, acuícola, pesquera y forestal.

1. Realiza vigilancia y fortalece la condición Fito y Zoosanitaria para prevenir y controlar brotes de plagas, enfermedades y epidemias en la producción agropecuaria en coordinación con las instituciones públicas y privadas.

2. Registra, controla, fiscaliza y emite licencia para la importación y distribución de insumos agropecuarios, acuícolas y pesqueros, con previa autorización de la Comisión Nacional de registro y control de Sustancias Tóxicas.
3. Realiza vigilancia permanente en los puestos fronterizos, para garantizar que los productos de origen vegetal y animal que ingresen al país no estén infectados de plagas y enfermedades.
4. Garantiza y certifica la sanidad e inocuidad de la producción agropecuaria, acuícola y pesquera, para el consumo nacional y las exportaciones.
5. Inspecciona, supervisa, registra y certifica la calidad de la semilla para la producción nacional.
6. Diseña, norma e implementa el proceso de trazabilidad animal y vegetal, para la producción y comercialización nacional e internacional, vinculando la responsabilidad compartida con el sector privado.
7. Conformar y acredita una red nacional de laboratorios para el diagnóstico Biológico, Fitosanitario, Zoonosario, pruebas de suelo y agua, con previa autorización de la Comisión Nacional de Registro y Control de Sustancias Tóxicas.
8. Crear un sistema nacional de registro y regulación veterinaria que controle la práctica de los profesionales en medicina y los establecimientos de servicios veterinarios.
9. Desarrollar un sistema de alerta temprana al presidente sobre plagas, enfermedades y epidemias en la producción.
10. Inspeccionar, autorizar y supervisar plantas procesadoras de productos agropecuarios, acuícolas y pesqueros.
11. Integrar la Comisión Nacional de Registro y Control de Sustancias Tóxicas.
12. Gestionar ante instituciones públicas y privadas homologas de Latinoamérica y el Caribe, intercambios de experiencias y acuerdos de cooperación para la protección y sanidad de la producción agropecuaria.
13. Registra, controla, fiscaliza y emite licencia para la importación y distribución de insumos agropecuarios, acuícolas y pesqueros, con previa autorización de la Comisión Nacional de registro y control de Sustancias Tóxicas.

14. Realiza vigilancia permanente en los puestos fronterizos, para garantizar que los productos de origen vegetal y animal que ingresen al país no estén infectados de plagas y enfermedades.
15. Garantiza y certifica la sanidad e inocuidad de la producción agropecuaria, acuícola y pesquera, para el consumo nacional y las exportaciones.

7.2.2.6 Ministerio de Salud

Autoriza y emite los permisos y licencias de importación de medicamentos y productos farmacéuticos, sustancias químicas precursoras, pegamentos, cosméticos, productos higiénicos, solventes, plaguicidas de uso doméstico o uso profesional.

7.2.2.7 Sistema nacional Contra incendios

Autoriza las importaciones que contenga pólvoras, derivados de pólvoras, explosivos.

7.2.2.8 Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos

Mediante Decreto Ley No 1053 del 05 de junio de 1982, publicado en La Gaceta, Diario oficial No 137 del 12 del mismo mes y año, se creó el Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos (TELCOR), como Ente Regulador de las Telecomunicaciones y los Servicios Postales.

TELCOR es el "Ente Regulador" de los Servicios de Telecomunicaciones y Servicios Postales, una institución estatal, la cual tiene como funciones la normación, regulación, planificación técnica, supervisión, aplicación y el control del cumplimiento de las Leyes y Normas que rigen la instalación, interconexión, operación y prestación de los Servicios de Telecomunicaciones y Servicios Postales.

Su Misión es Garantizar, facilitar y promover el desarrollo planificado, ordenado, sostenido, eficaz y eficiente del sector de las telecomunicaciones y los servicios postales en un régimen de libre y leal competencia, en beneficio de los consumidores, fomentando el desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones, facilitando inversiones en otros sectores de la economía y contribuyendo al progreso socioeconómico de la nación.

Permiso de Importación: Toda persona que desee importar dispositivos tecnológicos o equipos de telecomunicación es habilitada por TELCOR para realizar tal actividad y se debe obtener un permiso de importación de equipos de telecomunicaciones, el cual tiene una vigencia de un año, sujeto a renovación. Si no se obtiene este permiso, se retiene la importación por parte de la Dirección General de Servicios Aduaneros (DGA) y no se liberará hasta que se obtenga tal Permiso. La obligación de obtener el Permiso de importación se encuentra plasmada en el artículo 1 del Acuerdo Administrativo No. 16-98 Reglamento de Inspecciones Aduanales y Control de Introducción de Equipos de Telecomunicaciones.

Certificado de Homologación: Para que los dispositivos importados (como por ejemplo un celular, tableta, GPS o router) puedan ser comercializados, usados y operados en Nicaragua, deberán ser homologados ante TELCOR, con el objeto de que éste compruebe que las características técnicas del dispositivo no dañarán a las redes que se conecten ni interferirán con otros servicios de telecomunicaciones, a fin de garantizar la seguridad del usuario. En la práctica esto consiste en observar que el dispositivo haya cumplido con normas técnicas (nacionales o extranjeras) como por ejemplo las de la FCC (por sus siglas en inglés Comisión Federal de Comunicaciones de EE. UU.), IFT (Instituto Federal de Telecomunicaciones de México) o la ANATEL (Agencia Nacional de Telecomunicaciones de Brasil), por mencionar algunas. El dispositivo se encontrará debidamente habilitado para operar en la red nacional una vez homologado. La obligación de homologar los dispositivos se encuentra plasmada en el artículo 90 del Decreto 19-96 “Reglamento de la Ley No 200 Ley General de Telecomunicaciones y Servicios Postales”.

7.2.2.9 Comisión Nacional de Registro y Control de Sustancias Tóxicas

Sus principales funciones en materia de facilitación del comercio exterior son:

- * Administrar y aplicar en lo que fuere de su competencia, los instrumentos internacionales, ratificados por la República de Nicaragua, en materia de seguridad química.
- * Crear, organizar, estructurar, formar y administrar el Registro Nacional Único de Plaguicidas, Sustancias Tóxicas, Peligrosas y Otras Similares.

- * Emitir los permisos de importación y exportación necesarios, para cumplir con las obligaciones contraídas en base a la ley o en virtud de compromisos adquiridos a nivel internacional.
- * Desarrollar e implementar bajo su responsabilidad las actividades de regulación de los permisos en los diferentes puestos de control de fronteras, puertos o aeropuertos del país; en coordinación con las instituciones públicas que correspondan.
- * Desarrollar e implementar planes de emergencias en materia de sustancias químicas, en coordinación con los organismos competentes nacionales, regionales e internacionales y representar a Nicaragua ante organismos nacionales, regionales e internacionales, vinculados al manejo adecuado de las sustancias químicas.
- * Crear la base de datos con información de las exportaciones e importaciones de plaguicidas, sustancias tóxicas, peligrosas y otras similares.
- * Regular y Coordinar las políticas, acciones y actividades relacionadas con la importación, exportación, producción, comercialización, distribución, uso y consumo; monitoreo y fiscalización, de todo lo relacionado a las Sustancias Tóxicas, peligrosas y otras similares, a fin de prevenir posibles daños a la salud humana, el medio ambiente y la agricultura.

7.2.3 Infraestructura del sector privado

Compuesto por todas las empresas con capacidad de prestar servicios logísticos, tales como: Agencias Aduaneras, Agencias de Transporte, Almacenes Fiscales y Generales, Consolidadores y Desconsolidadores de Carga.

7.2.3.1 Consolidadores

La empresa Consolidadora de Carga es un operador distinto al porteador (persona física o jurídica que se encarga de realizar el transporte internacional de mercancías), por cuanto carga de forma agrupada bajo su propio nombre y responsabilidad las mercancías de uno o más consignatarios finales y agrupa en contenedores, todas las mercancías que capta de distintos expedidores interesados en compartir el espacio de un contenedor. Cada una de estas cargas individuales que serán agrupadas recibe el nombre de envío LCL.

Estos servicios son utilizados cuando la empresa exportadora o importadora no tiene capacidad para llenar un contenedor completo con su propia mercancía y le resulta más económico compartir el espacio con otras empresas exportadoras. Las empresas consolidadoras pueden manejar las cargas de los distintos exportadores independientemente de si van o no a un mismo destino, ya que las mercancías pueden ser transbordadas hasta llegar a su destino final.

7.2.3.2 Almacenes

Los proveedores de servicios de almacenes se clasifican como: Almacenes Fiscales y Almacenes Generales.

a-) El Almacén Fiscal

Permite que las empresas almacenen mercancías de origen extranjero o nacional en almacenes, gestionados por particulares y autorizados por las autoridades aduaneras. Estos almacenes pueden ubicarse en cualquier punto del país, siempre y cuando cuenten con la autorización correspondiente.

En este régimen se puede aplazar el pago de los impuestos al comercio exterior en importaciones de mercancía, los productos pueden ser importados o exportados en forma parcial o total con el pago de impuestos antes de su retiro del almacén y en las importaciones las mercancías pueden también ser retornadas al extranjero o realizar importaciones temporales por las empresas, mientras se tenga un contrato vigente y pagado que ampare el almacenaje.

Estos recintos deben tener una fianza ante la DGA, por un monto determinado por las autoridades aduaneras según los metros cuadrados de bodegas y el valor CIF de las mercancías ahí resguardadas, pero también se debe de contar con una póliza de seguros cuyos beneficios son cedidos a la DGA, ambas formas de respaldo son para responder ante las autoridades aduaneras por posibles daños al estado.

Las condiciones de seguridad establecidas en la Ley Aduanera para resguardar la mercancía de manera adecuada también exigen la dotación de CCTV (circuito cerrado de televisión) y que

no exista por ningún motivo cualquier tipo de fuga o descontrol de lo que allí se almacena. El acceso al depósito debe ser limitado y solo personal autorizado debe manejarse dentro del mismo. Para ello se rigen bajo la supervisión de un personal idóneo asignado por las autoridades aduanales, velando que las leyes tributarias se cumplan a cabalidad ya que este debe responder directamente al fisco asegurándose que los pagos se hagan correctamente.

Los Depósitos Fiscales prestan sus servicios en horarios en el que el personal de Aduanas este en función ya que ninguna mercancía puede entrar o salir del recinto sin pasar por su gestión. En el caso que el depósito se encuentre fuera de los predios del aeropuerto, puerto o fronteras, la mercancía se traslada desde sus puntos de llegada al país hacia el Depósito Fiscal por medio de un permiso especial de tránsito por el territorio nacional y el equipo de transporte debe de ser sellado con un Marchamo debidamente numerado y registrado.

b-) Almacén General

Es una instalación que, junto con los equipos de almacenaje, de manipulación, medios humanos y de gestión, debe permitir regular las diferencias entre los flujos de entrada de mercancía que se recibe de proveedores, centros de fabricación, etc. y los de salida de la mercancía que se envía a la producción, la venta, etc... Estos flujos suelen no estar coordinados y esa es una de las razones por las que se precisa definir una óptima logística de almacenamiento Para el funcionamiento se deberá tener en cuenta principalmente, el producto que se va a almacenar, el flujo de materiales o mercancías, el espacio disponible para albergarlos, los equipos de almacenaje tales como los racks y los equipos de manutención y manejo de las mercancías almacenadas, el factor humano (el personal), así como el sistema de gestión de procesos y la política de la empresa.

Los trabajadores que desarrollan sus funciones en el área de almacén llevan a cabo una variedad de tareas. En ocasiones, se trata de puestos que van alternando actividades, aunque también hay profesionales especializados que prestan sus servicios en esta importante área logística, como los operarios de carretilla elevadora.

Entre las tareas que se llevan a cabo por parte de los trabajadores de almacén se encuentran las siguientes:

- Recepción de mercancía
- Verificación de la lista de artículos entrantes incluyendo descripciones de su contenido, peso, volumen y valor para planificar los procedimientos de almacenamiento
- Inspección de todos los elementos para garantizar su calidad y buen estado y comprobar que no se produjeron daños durante el transporte.
- Transporte interno (entre distintas zonas del almacén)
- Almacenaje y custodia
- Preparación de pedidos y la consolidación de cargas
- Despachos de mercancía
- Gestión e información relativa a stocks, flujos, demanda, etc.
- Elaboración de informe de daños en artículos dirigido a los supervisores y clientes.
- Actualización de los registros del almacén para incluir los artículos entrantes.
- Almacenamiento de artículos utilizando maquinaria especializada.
- Mantenimiento de un registro de la ubicación precisa donde se almacena cada elemento para luego asegurar una recuperación rápida y fácil.
- Comunicación con clientes y proveedores para hablar del estado de los artículos:
- Notificar a los clientes cuando sus artículos han sido recibidos y almacenados.
- Informar a los clientes sobre las políticas de instalación de almacenamiento y los costes de almacenamiento.
- Atender a los clientes cuando necesitan recuperar elementos de la instalación.
- Recuperar artículos que los clientes requieren:
- Verificar la identidad del cliente y la disponibilidad de los artículos que requieren.
- Cumplimentar la documentación necesaria, incluyendo ubicaciones y cantidades específicas.
- Recuperar artículos según las instrucciones y prepararlos para el envío.
- Completar el papeleo necesario para que los clientes sepan que sus artículos han sido enviados o hacer que los clientes firmen un formulario reconociendo que se les ha entregado el artículo.

- Mantener las instalaciones de almacenamiento limpias y funcionando en condiciones adecuadas
- Inspeccionar la maquinaria especializada y verificar su funcionalidad.
- Reportar mal funcionamiento de maquinaria.
- Verificar el estado de los artículos que requieren condiciones especiales de almacenamiento.

7.2.3.3 Agencias Aduaneras

Una Agencia de Aduanas es una figura clave en comercio exterior, para garantizar y asesorar a importadores y exportadores, sobre los diversos requisitos de cumplimiento en materia aduanera, verificar la exactitud de cualquier documentación o información, además de responsabilizarse, en algunos casos, del pago de servicios a terceros proveedores

- Análisis y aplicación de las bases jurídicas, fiscales y de comercio exterior.
- Clasificación arancelaria de mercancías al alcance de la ley del impuesto general de importación y/o exportación.
- Coordinación internacional de carga con empresas de logística.
- Reglas de origen y procedimientos de los diferentes tratados con asesoría en comercio exterior.
- Recepción y verificación de mercancías.
- Inspección de producto y control de inventarios.
- Almacenaje y distribución en cualquier punto de la República Mexicana.
- Revisión de documentos.
- Solicitud de anticipo.
- Copia de pedimentos vía correo y sistema.
- Asesoría técnica, legal y fiscal para efectos presentación ante las autoridades de aduana.
- Staff dedicado para las operaciones de exportación e importaciones
- Actualización y notificación sobre cambios en información de impuestos y aranceles.
- Manejo de cualquier tipo de mercancía incluyendo peligrosos y perecederos.

7.2.3.4 Agencia de carga (freight forwarder)

Las principales actividades que realiza una agencia de carga internacional son: organizar y coordinar embarques, emitir o recibir del exterior los documentos de transporte relacionados con las operaciones.

Un Freight Forwarder (FF o embarcador) es un agente que le presta sus servicios expertos a los exportadores e importadores, gracias a su conocimiento cabal sobre las reglas y regulaciones en esta materia, tanto del país de origen como de los países de destino, así como de los métodos de envío y los documentos relacionados con el comercio exterior. Además, pueden impulsar el intercambio comercial entre economías en etapas muy diferentes de desarrollo, ya que pueden evitar barreras artificiales que retrasan la entrega y aumentan el costo para el cliente final.

Hoy en día, un Agente de Carga, también asisten en la preparación del embarque, precios sugeridos sobre los costos de las cargas aéreas o portuarias, honorarios consulares, costos de documentación especial y de seguro, entre otras variables.

Asimismo, recomiendan los métodos del embalaje que protegerán la mercancía durante tránsito, y si el exportador así lo solicita, pueden reservar el espacio necesario en un barco, avión, tren o camión. Una vez que la mercancía está lista para ser enviada, los embarcadores deben realizar la revisión de todos los documentos para asegurarse de que todo esté en orden.

El grado de responsabilidad de los Freight Forwarders varía según la modalidad contratada. Al actuar como agente para la carga (contratando en nombre de ésta), la responsabilidad del FF se limita a la correcta ejecución de las tareas solicitadas, sin responder por daños o pérdidas ocasionadas durante el transporte.

Al ser contratado como transportista contractual, emite su propio conocimiento de embarque o su propia guía aérea, siendo responsable por daños, pérdidas o demora de la mercadería ante el cargador o consignatario, pese a que tendrá que contratar a un transportista efectivo (marítimo o aéreo) para la realización efectiva del transporte. Si se desempeña como

operador de transporte multimodal (OTM), asumirá responsabilidad ante la carga por todo el período en que la mercadería se encuentre bajo su custodia, desde que la retira del ámbito del cargador hasta que la entrega al consignatario, los principales tipos de transporte que maneja un Agente de Carga son:

a-) Transporte Terrestre

Su función principal organizar, dirigir, controlar el servicio de transporte tanto local como internacional. Así como, asesorar al cliente en la elección del modo de transporte más idóneo en función del tipo de mercancía, de su origen o destino o de la rapidez que el cliente necesita enviarla o recibirla; asesorar de los costos de la operación tales como fletes, tasas portuarias, seguros, gestión documental; preparar la documentación necesaria para llevar a cabo el transporte de principio a fin; reservar el espacio para la mercancía del cliente en un barco, avión, o equipo de transporte terrestre; asesorar sobre las especificaciones aduaneras, regulaciones y normativas a cumplir en otros países; realizar otros servicios como empaquetar, embalar, etiquetar y preparar la mercancía para su transporte.

Planificar la mejor ruta en función de la mercancía, subcontratar el transporte, preparar la mercancía, gestionar la documentación y el seguro, entregar la mercancía en óptimas condiciones, informando de forma permanente a los clientes del estado del envío, informar al cliente del tiempo de tránsito previsto; preparar la mercancía para su transporte y llevarla al punto en el que se iniciará el otro tipo de transporte principal como puerto, aeropuerto, terminal terrestre.

Gestionar la contratación de un seguro de transporte de la mercancía; seguimiento en tipo de real de toda la operación de transporte, informando al cliente del estado del envío o recepción de su mercancía; entregar la mercancía en el punto de destino, si es una exportación, y en las instalaciones del cliente, si es una importación.

b-) Transporte aéreo

Su función es facilitar programas de Transporte Aéreo, de acuerdo con las necesidades de los embarcadores asegurando los mejores tiempos de tránsito disponibles y los más flexibles y frecuentes vuelos, flexibilidad de horarios en las líneas aéreas, tarifas competitivas y reducción de

costos. También facilita rastreo del embarque desde la reservación hasta que se entrega en a los clientes en los siguientes destinos regionales Norte América, Latinoamérica y Sudamérica, el Lejano y Medio Oriente, La India Subcontinente, Europa, Australia, Nueva Zelanda, y Sudáfrica y con las siguientes facilidades para la importación y exportación.

- Servicios Multimodal
- Consolidación y desconsolidación de Carga
- Servicios de Embalaje y Etiquetado
- Experiencia en Manejo de Maquila
- Laborara en horarios Extraordinarios para recepción de carga
- Oficinas dentro de las instalaciones del Aeropuerto
- Galardonados como mejor y más frecuente Agencia de Carga.

c-) Transporte marítimo

El transporte marítimo es un negocio internacional y como tal, los operadores de buques precisan tener representación local en cada puerto donde vayan a atracar sus barcos, las navieras no tienen oficinas en todos puertos, de ahí surge la necesidad de una empresa que se encargue de velar por la venta de los espacios y organizar los despachos.

También se necesita quien pueda facilitar productos y servicios a la embarcación mientras están en puerto. Estas labores las realiza el Agente Naviero, también conocido como Agente de Puerto, Consignatario de Buques, Agente Marítimo o Agente Consignatario de Buques

Para garantizar la efectividad de sus las labores, el personal de debe tener pleno conocimiento de los requerimientos comerciales, legales y de seguridad del puerto y cerciorarse que el buque agenciado los cumpla a cabalidad, garantizando así que no habrá retrasos por el incumplimiento de estas obligaciones.

El departamento de Transporte Marítimo se ocupa del transporte de los contenedores que se mueven de un continente a otro por esta vía y es además el medio de transporte que mueve los mayores volúmenes de carga. En el caso del transporte marítimo la División de Cuentas

Corporativas contrata los servicios de transporte con la Agencia Naviera y el Agente puede actuar en representación de cualesquiera de las partes en la capacidad que sea requerida según lo acordado con el Armador.

Maneja todos los aspectos de los embarques desde el principio al fin y ofrece un arreglo completo con lo relacionado a los servicios tales como: Servicios Puerta a Puerta, Carga Consolidada, Servicios de carga Multimodal, Carga en Contenedores completos, Asesora con una Estructuración de ruta, Manejo de carga Refrigerada y Seca, Planeación y fletaje de carga y para los cuales cuenta con contratos con múltiples navieras lo que le permite facilidad para valorar los requisitos de cualquier ruta y destino, ofreciendo los más variados itinerarios de salidas por semana para lo cual se implementa Pre-planeo del embarque, Reservación y Recolección, Alertas de Embarques y Confirmaciones, Rastreo y Ruteo de la Carga, Presentación ante aduanas para la Exportación e Importación, Preparación y Distribución de la Documentación, Clareo de Aduanas en Destino, Verificación de Entregas.

7.3 Conocer la percepción de los empresarios y ejecutivos de empresas sobre el servicio de logística internacional y el uso de los INCOTERMS en nuestro país

Para movilizar las mercancías se requiere la participación de toda una red de servicios logísticos, el aumento de estas actividades comerciales aumenta la riqueza de las empresas y de todo el país. Así queda también expresado en el mismo informe del FUNIDES, al reflejar que en 2020 los ingresos tributarios tuvieron un incremento del 10% con relación al mismo período del año 2019, pero; además el informe hace énfasis en que las actividades que más contribuyeron a este aumento del ingreso tributario fue el comercio exterior arrojando cifras de incrementos en ISC importado (65%), IVA importado (36%) y DAI (36%)

7.3.1 Problemática de los Pasos Fronterizos

En los cinco pasos fronterizos principales de Nicaragua los problemas son los mismos y se pueden clasificar determinar desde la perspectiva de 1) Instalación y flujo de tráfico, 2) Trámite aduanero.

7.3.1.1 Instalación y Flujo de Tráfico

- a. Debido a que las infraestructuras de las instalaciones del despacho de aduanas son viejas y pequeñas, se produce el congestionamiento de vehículos y pasajeros que pasan por aduana. Es una de las causas por las que se requiere mucho tiempo para el despacho aduanero.
- b. Dado que las instalaciones para el despacho aduanero de vehículos de carga no están integradas, se requiere de tiempo para el despacho aduanero. Esto produce congestionamiento de tráfico a lo largo de la carretera nacional en la entrada y salida.
- c. Como los pasajeros y vehículos de carga toman la misma ruta en los trámites aduaneros, esto es ineficiente y una causa de congestionamiento de tráfico en el área.
- d. La capacidad del estacionamiento es poca en todos los pasos fronterizos. Además, la condición del pavimento del estacionamiento es mala. Esto es causa de congestionamiento de tráfico ya que los vehículos se estacionan a lo largo de la carretera nacional en la entrada y salida de las instalaciones del despacho aduanero. Se necesita mejorar la capacidad del estacionamiento para cumplir con la demanda.

7.3.1.2 Trámite Aduanero

- a. Los vehículos de pasajeros y de carga toman la misma ruta para el despacho aduanero en las existentes y esto hace que el tiempo para todo el proceso sea más largo. La ruta debe estar separada de los vehículos de pasajeros y de carga para hacer que el proceso sea mejor y acortar el tiempo requerido.
- b. El número de los inspectores en la estación de inspección de vehículos de carga no es suficiente, en general. Esto hace que el trámite aduanero sea más largo causando congestionamiento de tráfico. Se necesita mejorar los recursos humanos. Se propone la introducción del sistema de Ventanilla Única y Parada Única para la entrega de los documentos requeridos en un punto o en la oficina del despacho aduanero para compensar la escasez de la mano de obra y acortar el tiempo requerido del despacho aduanero.

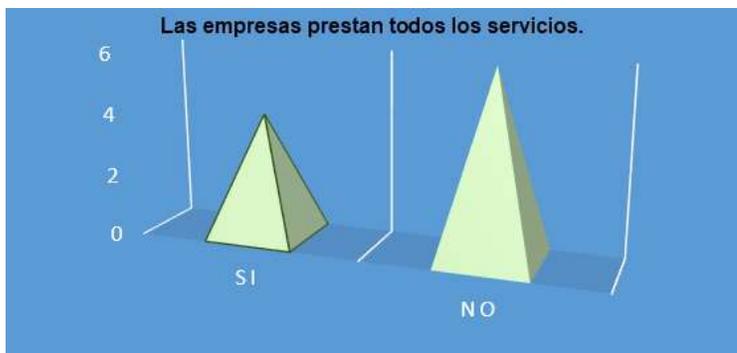
7.3.1.3 Dispersión de los servicios logísticos

Durante este estudio se realizaron entrevistas tanto a gerentes de empresas de logística de comercio internacional como a usuarios de estos servicios que son los exportadores e importadores

y mediante el análisis a las respuestas se determinó que en actualmente en Nicaragua son muy pocas las empresas que tiene la capacidad de prestar todos los servicios de logística que se requieren para importar y exportar pese a que en la distribución física de las mercancías de importación y exportación se deben de cuidar cada detalle ya que son muy importantes para el éxito de las operaciones e que influyen directamente para que la diferencia entre el precio Ex Works (en las instalaciones del proveedor) y su precio DDP (en las instalaciones del importador) sea el mínimo posible.

La metodología para el análisis de la cadena de distribución permite elegir la opción óptima tras un proceso de comparación de las mejores rutas y los medios transporte más adecuados en función del tipo de mercancía y las características del embalaje. Se estudia la relación entre costos y tiempos para hallar la solución más rentable en cada caso. Este método tiene en cuenta las características de la carga, los riesgos durante la manipulación y almacenamiento y transporte, pero también se debe estimar el tiempo de tránsito hasta los almacenes del importador

En respuesta a la pregunta No.2 realizada a los gerentes de estas empresas, según el anexo No. 4, ¿Considera usted que en Nicaragua las empresas de logística están en capacidad de prestar todos los servicios requeridos para atender las importaciones y exportaciones?, el 60% de los entrevistados expresaron que actualmente son muy pocas las empresas que tiene la capacidad de dar respuestas a toda esta gama de servicios requeridos por los importadores y exportadores y por tanto la mayoría tienden a sub contratar esas operaciones a otras empresa especializadas en cada tipo de servicios.



Fuente: Elaboración propia. Molina, M.R (2020)

Por su parte los importadores y exportadores, reconocieron que las empresas para lograr competitividad deciden tercerizar los servicios logísticos, y que esto se ha convertido en una estrategia que mejora el rendimiento de sus operaciones, disminuye costos y permite a la empresa estar a la vanguardia en sus productos y en su propio mejoramiento.

Los empresarios tanto usuarios como proveedores de servicios logísticos expresan que se han visto en la necesidad de generar estrategias que les permitan ser ágiles y competitivas ante un mercado que crece cada vez más y para ello, precisamente, existe la tercerización logística, una ayuda estratégica para las empresas que, luego de identificar sus factores distintivos, les permite especializarse a través de la tercerización. Esto ha empezado a romper con paradigmas que impedían a que la empresa aceptara servicios de terceros, de hecho, esta medida se está convirtiendo en una práctica habitual para las organizaciones por sus ventajas en cuanto a costos, finanzas y estrategia competitiva.

Otras causas por las cuales los empresarios consultados prefieren tercerizar los servicios son:

- Carecen de infraestructuras como almacenes o medios de transportes.
- No cuentan con procesos o métodos de organización adecuados.
- Los sistemas de administración están diseñados para producir, transformar y/o comercializar y no para servicios logísticos internacionales.
- Priorizan conservar la competitividad y producción y servicios al cliente.

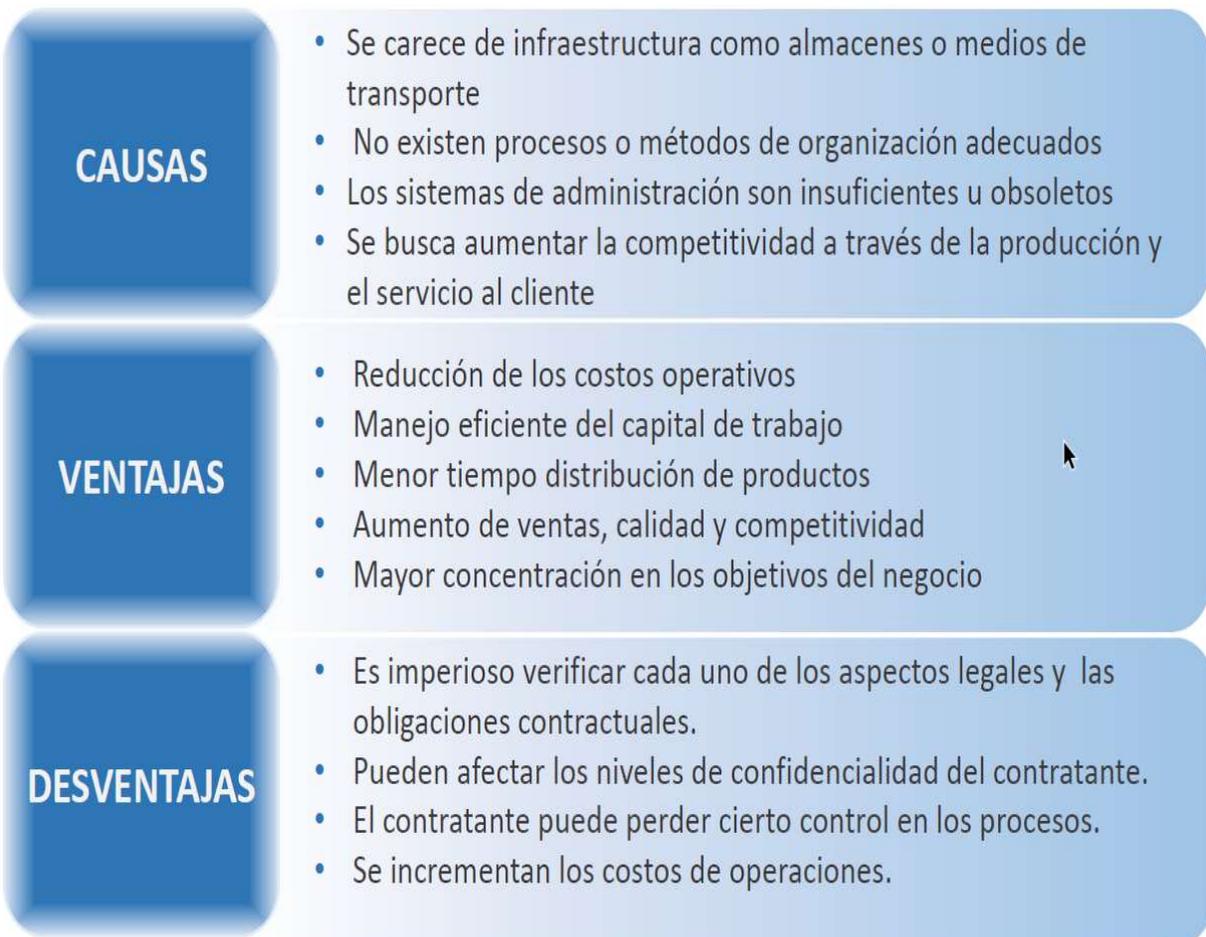
Igualmente, los entrevistados también manifiestan que tercerizar es convenientes por las siguientes ventajas:

- Les permite reducir los costos operativos.
- Manejo más eficiente de su Capital de Trabajo.
- Menor tiempo en la distribución de sus productos.
- Aumento de las ventas, calidad y competitividad.

- Mayor concentración en los objetivos principales de su organización.

También los empresarios fueron igualmente enfáticos al expresar que tercerizar conlleva a ciertas desventajas con las cuales deben lidiar y que se reducen sensiblemente al contratar empresas de servicios logísticos que presten todos los servicios. Algunas de estas desventajas son:

- Es imperioso verificar cada uno de los aspectos legales y las obligaciones contractuales.
- Se afectan los niveles de confidencialidad.
- El contratante puede perder cierto control de la operación.
- Se pueden ver incrementados los costos de importaciones



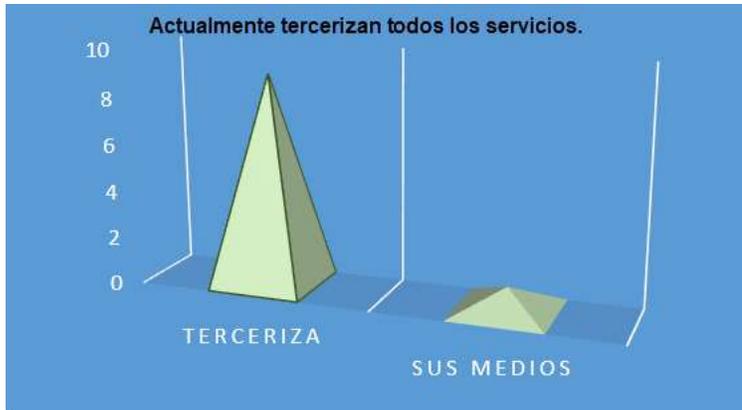
La logística integral consiste en buscar el equilibrio en la cadena de servicios de una empresa y lograr operaciones eficientes. Desde el punto de origen hasta el punto de consumo. Su

objetivo es satisfacer las necesidades del cliente. Es decir, toda empresa que implemente este tipo de logística aumentará su nivel de eficiencia y productividad, gracias a la organización dentro de sus actividades diarias

Para crear una estrategia de logística integral es necesario evaluar tanto los procedimientos internos y externos de la empresa, como analizar la competencia. De esta manera se crea un valor agregado y de competitividad.

Como se muestra en el Anexo No. 34. Las empresas de logística y transporte deben procurar ofrecer una amplia variedad de servicios para facilitar la vida de quienes los contratan esto se debe a que hoy en día los clientes solicitan soluciones a su medida de tal naturaleza que soporten sus planes de crecimiento y expansión y cada vez exigen a sus aliados logísticos un apoyo integral en comercio tales como: aduana, manejo de documentos nacionales e internacionales, transporte aéreo, terrestre y marítimo, almacenamiento y distribución local.

Esto quedo evidente al entrevistar a los exportadores e importadores, puesto al momento de preguntarles. En respuesta a la pregunta No. 2 del anexo No. 5 ¿Para movilizar su mercancía al recibir o entregar, prefiere contratar y tercerizar los servicios o realizarlo por sus propios medios? el 90% de los importadores y distribuidores han expresado que para no dedicar tiempo a actividades que no le pertenecen o que no son el perfil y giro de su negocio, prefieren delegar y trasladar en empresas especializadas los costos de mantenimiento y de operación de bodegas, el desorden y las mermas o faltantes, el valor de la mercancía que se pierde por robo o se daña durante el proceso, estar pendiente de si los operarios llegaron o no, o tener que revisar si los equipos auxiliares de carga requieren mantenimiento y los riesgos que significa un mal manejo en el tránsito de las mercancías desde el país de origen hasta sus destino final en su empresa.



Fuente: Elaboración propia. Molina, M.R (2020)

El 15 de abril de 2018, en la edición de La Prensa se publicó una entrevista con el Presidente del COSEP, en la cual se expuso que en Nicaragua existe un Plan Nacional de Logística de Cargas de Nicaragua lo que constituye una herramienta estratégica y de acción, cuyo objetivo es definir acciones de política y proyectos específicos que faciliten el desarrollo de la logística de cargas en el país, en la misma entrevista se reconoció que entre otras, Nicaragua tiene fortalezas asociadas a la infraestructura física de carreteras, y el mejoramiento de los pasos fronterizos terrestres que se encuentran en proceso; también que existen fortalezas en torno a diversos acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales con países interesados en los productos de Nicaragua. Sin embargo, existen muchas empresas de logísticas con domicilio en el país, pero cuyos propietarios no son nicaragüenses entre estos propietarios no nacionales predominan los costarricenses, salvadoreños, mexicanos y algunas que son representaciones de empresas norteamericanas, colombianas, brasileñas y algunas de Europa como. Kuehne + Nagel International AG con sede en Suiza, FedEx y UPS de EEUU, DHL Logistics de Alemania entre otras.

Cuando las empresas importadoras o exportadoras tienen operaciones en Nicaragua, pero también en otros países centroamericanos prefieren empresa extranjeras de servicios logísticos. y de esta forma encuentran facilidades para romper las barreras de tipo arancelarias, culturales o de idiomas.

Pero también fue muy significativo el hallazgo de que las empresas de logística de comercio internacional nicaragüenses se apoyan entre ellas y prefieren en la medida de lo posible contratar empresas nacionales y no extranjeras, tal y como quedó reflejado en la respuesta que dieron los gerentes entrevistados al responder a la pregunta No 3. ¿Usted prefiere sub contratar empresas de logística nacionales o internacionales? En la que el 70% de los entrevistados repondieron que prefieren empresas nicaragüenses y el 30% prefiere empresa extranjeras. Pero; los que expresa preferencias por empresas no nacionales explicaron que el principal motivo es por que solo una empresa del país tiene presencia regional con oficinas propias en otros países de centroamérica y por tanto cuando ellos tienen clientes con operaciones globales, prefieren empresas extranjeras y de esta forma encuentran facilidades para romper las barreras de tipo arancelarias, culturales o de idiomas.



Fuente: Elaboración propia. Molina, M.R (2020)

En las entrevistas también se determinó que un mal servicio trae consigo pérdidas importantes a los usuarios de estos servicios y que generalmente se traducen en pérdidas por roturas durante el manejo en carga y descarga, pero también al acomodar los bultos en los camiones en el caso de transporte terrestre, o en los contenedores en el transporte marítimo, también los entrevistados describen pérdidas de inventarios en la temporada de lluvia por falta de condiciones en los almacenes donde los servidores logísticos resguardan las mercancías.

De manera unánime el 100% de los entrevistados expresó que una agencia aduanera que no cuente con los aforadores debidamente entrenados y calificados los expone a realizar más pagos de impuestos de lo que se debe de pagar o bien al pago de multas por pagar menos de lo que se

debe, las gestiones lentas les trae como consecuencias el pago de cargos por estadías innecesarias. Pero también, aunque no es fácil para ellos cuantificar, si están claros que les produce pérdidas al no disponer a tiempo de las mercancías para la venta en el caso de las empresas comerciales o retrasos en la línea de producción al no contar con la materia prima o las maquinarias en el caso de la industria.

Los INCOTERMS (Términos de Comercio Internacional) establecen reglas y términos de carácter facultativo e internacionales que tienen como finalidad facilitar el comercio global y evitar incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones en diferentes países, estos contribuyen en la identificación de las obligaciones, entre el comprador y el vendedor.

Su mayor ventaja consiste en simplificar las estipulaciones en un contrato de compraventa internacional de mercancías, regulan la distribución de documentos, las condiciones de entrega de la mercancía, la distribución de costos y la distribución del riesgo de las operaciones de transporte y manejo. Igualmente aseguran la correcta la interpretación de los términos negociados entre comprador y vendedor ya que se aplican reglas internacionales uniformes. Eliminan las barreras del lenguaje, la distancia, la cultura de negocios y las prácticas comerciales.

El uso de los Incoterms no es obligatorio. No obstante, una vez que las partes deciden usarlos de forma consensuada, deben hacerlo correctamente, utilizando el adecuado para cada operación concreta.

Los principales errores que con más frecuencia se cometen al usar los Incoterms

- Uso de Incoterms que no existen
- Uso de Incoterms para contratos de compraventa nacionales
- Nominar de forma incompleta el Incoterms.
- No referir la versión de los Incoterms.
- Incluir en el contrato de compraventa cláusulas contrarias a las definidas por el Incoterms elegido
- Usar Incoterms no previstos para el modo de transporte elegido.

- No valorar los riesgos para nuestra empresa en cada Incoterms.
- FOB es uno de los Incoterms que más problemas plantea a la hora de su uso. Todavía hay empresas que siguen la regla “para vender siempre FOB y para comprar siempre CIF.

Al consultar a los importadores acerca de que si mal uso de los Incoterms les produce daños económicos el 80% respondieron que, si es riesgoso y que una mala aplicación les produce daños económicos, aunque es difícil de cuantificar, pero que generalmente utilizan los términos CIF y FOB y que solo cuando consultan a su agencia aduanera es cuando se dan cuenta de que existen otros términos que podrían traerles beneficios



Fuente: Elaboración propia. Molina, M.R (2020)

Es igualmente importante señalar que en sus comentarios los entrevistados expresaron que los principales efectos económicos se registran cuando sufre daño, pérdida parcial o pérdida total por destrucción o robo de la mercancía y no están claros de quien debe compensar los daños.

7.4 Proponer líneas generales de acciones para la mejora de los servicios logísticos de Nicaragua y el fortalecimiento de la competitividad empresarial

Las propuestas que se realizan como resultado de la presente tesis son:

- 1-) Propuesta de mejoras por parte de las empresas proveedores de servicios logísticos.
- 2-) Propuestas de mejoras por parte del estado.

7.4.1 Propuesta de Mejoras de parte de los proveedores

7.4.1.1 Creación de empresas logísticas de servicios integrales.

Impulsar la creación de empresas que presten todos los servicios que el importador o exportador requieren tales como: servicios de agenciamiento aduanero, servicios de transporte en todas sus modalidades, servicio de almacenamiento fiscal y general, servicios de consolidación y desconsolidación de mercancías, servicios de seguridad y certificación de carga. En este esquema de trabajo, se involucra una sola empresa, cada tipo de servicio está dirigido por un gerente y se superan todas las barreras de comunicación y las principales ventajas son:

- a-) La empresa importadora no necesariamente debe contar con un departamento de importaciones para que realice las coordinaciones.
- b-) El importador tiene que negociar con una sola empresa
- c-) Una sola empresa le genera solo un documento de cobro esto significa ahorro en gestiones para pagos y papelería.
- d-) Una sola empresa tiene toda la responsabilidad al producirse inconvenientes por retrasos, deterioro y/o pérdida de mercancía.

7.4.1.2 Creación de cámaras de proveedores.

Las empresas que brindan los diferentes servicios dentro de la cadena de logística para el comercio exterior deberían de unificar esfuerzos como una sola Cámara de Proveedores de Servicios Logísticos para atender la problemática que se pueden presentar en los diferentes procesos como: La Transportación de carga (Vía Marítima, Terrestre y/o Área), Aduanal, Almacenamiento, distribución con el fin de: dilucidar y resolver cualquier inconveniente que se presenten, obtener una constante retroalimentación y abrir un espacio de acercamiento más ordenado con las Instituciones Estatales, esto también reduce los tiempos de despacho, tránsito, revisión y nacionalización de las mercancías objeto del comercio.

7.4.1.3 Mejorar la capacidad técnica del personal.

Crear la carrera de Licenciatura en Logística de Comercio Internacional, ya que en Nicaragua no existe y actualmente las carreras en las universidades abordan esta materia como parte del pensum académico de otras carreras relacionadas con el comercio Internacional.

7.4.2 Mejoramiento de los servicios a partir del estado

7.4.2.1 Apego a las leyes y normativas

Cada Institución vinculada al comercio internacional de mercancías deberán reorganizar el esquema para enfocarse en el apego a las leyes y procedimientos, analizar a conciencia si estos están hechos para agilizar el intercambio comercial de mercancías, permitiendo como nación dinamizar nuestra economía, lo cual sería la visión y misión fundamental.

7.4.2.2 Incentivar la creación de empresa de servicios de logística

Las instituciones del estado deben de procurar el crecimiento y fortalecimiento de las empresas proveedoras de los servicios logísticos en la búsqueda de la mayor competitividad en los mercados internacional pero también procurar la mayor simplificación y armonización de los procedimientos y flujos de información asociados con la importación y exportación de bienes.

- a-) Realización de un análisis del Sector Transporte de carga internacional y crear mecanismos de protección a las empresas nacionales. Actualmente no existe.
- b-) El diseño de un Plan de Desarrollo que incluya la rehabilitación y el mejoramiento de las infraestructuras para el almacenamiento y transporte para todo el año desde los puntos de producción en las ciudades y las zonas rurales de producción para la exportación y los principales corredores y puestos fronterizos y los mercados internacionales.

7.4.2.3 Promover y estimular creación y fortalecimiento las empresas de servicios logísticos integrales del comercio internacional

- a-) Creación de un plan de desarrollo de Transporte Multimodal que incluya la creación y fortalecimiento de las empresas ya existentes.
- b-) Que las instituciones en apego a las leyes permitan la creación de estas empresas.

7.4.2.4 Mejoramiento de los servicios estatales para la importación

- a-) Crear programas de préstamos y de inversión para el desarrollo y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas de servicios logísticos.
- b-) Mejorar las instalaciones de los puestos fronterizos y agilizar los procedimientos de despacho aduanero para reducir el costo y el tiempo de transporte.

c-) Ampliación y mejoramiento de los puertos en el litoral pacífico y atlántico mejorando la red de transporte, junto a la promoción del uso máximo de los recursos naturales y minerales existentes; ayudarán a conectar a las tres regiones más cercanas, lo que permitirá un desarrollo industrial estable y la formación de mercados con la agricultura, la ganadería, la silvicultura y la pesca como actores principales. La producción Agrícola, ganadera, forestal y la pesca aumentarán y así las zonas desfavorecidas serán atendidas a través de la ampliación de la red logística y aumentarán las exportaciones de productos nicaragüenses.

d-) La implementación de Ventanilla Única de Comercio Exterior para agilizar y simplificar los flujos de información entre los agentes vinculados al comercio exterior y los gobiernos, de manera que se beneficien todos los implicados en los procesos transfronterizos evitando la presentación repetitiva de datos. Debe aplicarse para facilitar los complejos procesos que regulan el movimiento de mercancías, medios de transporte y personas a través de las fronteras de los países.

- Facilita el comercio internacional de mercancías.
- Permite un uso más eficiente y productivo de los recursos.
- Facilita la gestión del pago de impuestos aranceles y sanciones.
- Facilita la interacción con el sector privado, pues les brinda herramientas para un cumplimiento más exhaustivo, simplificado y automatizado de sus obligaciones.
- Permite un análisis, gestión de riesgos y seguridad mejorada y coordinada entre todas las agencias involucradas en el comercio internacional.
- Reduce las actividades de corrupción y comercio ilegal.

VIII. Conclusiones

Es importante el desarrollo de este tipo de empresas de servicios ya que, para crecer, se requiere la movilización oportuna de las mercancías y el principal aporte de este tipo de empresas está basado en la optimización de los costos logísticos y en el aumento en el nivel de servicios, lo que vuelve a la empresa más competitiva y moderna.

La tercerización logística permite a las empresas especializarse o concentrarse en actividades que generen valor agregado a su producción, mientras que un tercero se encarga de labores que son parte de la llegada y aceptación de cada producto en el mercado, dándole así eficiencia al proceso y garantizando las mejores condiciones de llegada al público.

Un mal servicio trae consigo pérdidas importantes a los usuarios y generalmente se traducen en pérdidas durante el manejo de la mercancía, pérdidas de por falta de custodia en los almacenes donde los servidores logísticos resguardan las mercancías. Igualmente, una agencia aduanera que no cuente con los aforadores debidamente entrenados y calificados expone a realizar más pagos de impuestos de lo que se debe de pagar o bien al pago de multas por pagar menos de lo que se debe, las gestiones lentas les trae como consecuencias el pago de cargos por estadías innecesarias. Pero también, aunque no es fácil para ellos cuantificar, si están claros que les produce pérdidas al no disponer a tiempo de las mercancías para la venta en el caso de las empresas comerciales o retrasos en la línea de producción al no contar con la materia prima o las maquinarias en el caso de la industria.

Al crear unas empresas que presten todos los servicios logísticos tales como: Operaciones Aéreas, Operaciones Terrestres Nacionales e Internacionales, Operaciones Marítimas, Almacenamiento General, Almacenamiento Fiscal y Agenciamiento Aduanero, existe mayor seguridad para el cliente por cuanto todos sus servicios están garantizados por un mismo proveedor, desaparecen los inconvenientes de la falta de comunicación entre distintas empresas del mismo ramo

IX. Recomendaciones

La mejor opción es crear una empresa que presten todos los servicios logísticos tales como: Operaciones Aéreas, Operaciones Terrestres Nacionales e Internacionales, Operaciones Marítimas, Almacenamiento General, Almacenamiento Fiscal y Agenciamiento Aduanero y un Equipo Gerencial con amplia experiencia y formación en el ramo de la logística.

Recomendamos adecuar la Ley de Concertación Tributaria de tal forma que se definan correctamente las obligaciones fiscales de los participantes en la cadena de servicios logísticos.

X. Bibliografía

- Asamblea Nacional. Ley 339. (2000). *Ley creadora de la dirección general de servicios aduaneros y de reforma a la ley creadora de la dirección general de ingresos*. Recuperado de : [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/362C48EEB82FF5CF0625720200550A02?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/362C48EEB82FF5CF0625720200550A02?OpenDocument)
- Atalayar. (16 de enero de 2021). *Atalayar.com*. Obtenido de <https://atalayar.com/content/comercio-internacional-resumen-del-a%C3%B1o-2020%C2%A0>
- ATOX, Sistema de Almacenaje (2016).3 PL y 4 PL. Recuperado de: <http://www.atoxgrupo.com/website/noticias/3pl-y-4pl>
- Barba, G. (2012). *Logística y Distribución Física Internacional*. Recuperado de: https://www.academia.edu/26447672/log%C3%8dstica_y_distribuci%C3%93n_f%C3%8dsica_internacional
- Bohórquez, E. y Puello, Roy. (2013). *Diseño de un modelo de gestión logística para mejorar la eficiencia organizacional de las empresas Coralinas y Pisos, S,A CORPISOS en el Municipio de Turbaco Bolívar*, (tesis de grado) Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Cartagena de Indias.
- Comercio exterior. (2019). *Feria Comercio Exterior*. Recuperado de: <https://www.coursehero.com/file/42972938/comercioexteriorpdf/>
- Díez (2014), *La Economía Internacional* .Recuperado de :<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/uruguay/DS/Cap11.pdf>
- Dorta, G.P(2013). *Transporte y Logística Internacional*. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/335657494_transporte_y_logistica_internacional
- Grupo EI Comercio Exterior, (2019). *Agencia Aduanal*. Recuperado de: <https://blog.grupoei.com.mx/que-es-agencia-aduana>

- Jaime, B & y Rodríguez, K (2017). *Ventas, Logística y Cadena de Abastecimiento* (tesis de grado) Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua.
- Jan Hoffmann. (01 de febrero de 2021). *mundomaritimo.cl*. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-nueva-normalidad-logistica-en-un-mundo-de-cambios>
- Llamazares, G. L (2014). *Guía Práctica de los INCOMTERS 2010*. Segunda Edición, Global Marketing. Recuperado de: <http://www.aglutinaeditores.com/media/resources/public/ab/ab10/ab107ca4a29a442bbff33f8285ed5f2f.pdf>
- Maldonado, A. (2016). *Importancia del marketing internacional para los exportadores de Quinua del Ecuador* (tesis de grado) Universidad de Guayaquil Instituto Superior de Postgrado en Ciencias Internacionales Recuperado de :<https://www.monografias.com/trabajos-pdf5/acuerdos-y-tratados-comerciales-suscritos-nicaragua-2015/acuerdos-y-tratados-comerciales-suscritos-nicaragua-2015.shtml>
- Molins, A (2011). *Logística internacional*. Recuperado de : <http://up-rid2.up.ac.pa:8080/xmlui/handle/123456789/2033>
- Mc Graw Hill, (1993). *Globalización y su impacto en el comercio mundial y regional*. Recuperado de: <https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/ch32.htm>
- Noticias ONU. (21 de octubre de 2020). *news.un.org*. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2020/10/1482812>
- Palacios, N. y Barahona, J. (1996). *Sistema Aduanero Nacional de Nicaragua*. Recuperado de: <http://x.incae.edu/ES/clacds/publicaciones/pdf/cen350.pdf>
- Proexpo Colombia en su publicación de (2012). *Logística del comercio internacional* .Recuperado de : <http://www.bemargroup.net/herramientas/logistica-del-comercio-internacional/>
- Portalportuario.cl. (11 de enero de 2021). *datasur.com*. Obtenido de <https://www.datasur.com/nicaragua-registra-record-de-exportaciones-en-2020>

Tratados y Acuerdos Comerciales suscritos por Nicaragua. (2015). Recuperado de:
<https://es.slideshare.net/ChristhianRivas/acuerdos-comerciales-suscritos-por-nicaragua-rev-2015>.

XI. Anexos

Anexo 1. *Tabla 1 Cuadro diagnóstico de planteamiento del problema*

Síntomas	Causas	Pronóstico	Control al Pronóstico.
Altos costos durante el tránsito de las mercancías	<p>Falta de coordinación entre las diferentes empresas que prestan los servicios.</p> <p>Existen muy pocas empresas que presten servicios integrales de logística.</p>	<p>Disminuir la competitividad en el mercado por altos costos.</p> <p>Aumentar las posibilidades de ingreso de mercancías de contrabando.</p> <p>Creación de competencia de precios desleales</p>	<p>Incentivar a las empresas de prestación de servicios más integrales de logística.</p> <p>Promover los servicios de asesoría a los exportadores e importadores.</p>
Largos tiempos en los procesos y el tránsito	<p>Poca inversión en flotas de transporte apropiados.</p> <p>Baja calificación del personal involucrado en las coordinaciones.</p> <p>Carencia de Evaluación al personal dentro del área.</p>	<p>Cometer errores y duplicidad de actividades.</p> <p>Falta de control, monitoreo y seguimiento a las operaciones.</p>	<p>Crear puntos de control y monitoreo de operaciones.</p> <p>Implementar centros de capacitaciones especializados en logística internacional.</p> <p>Impulsar la creación de empresa de servicios más integrales.</p>

Fuente: Molina, R. (2019)

Anexo 2

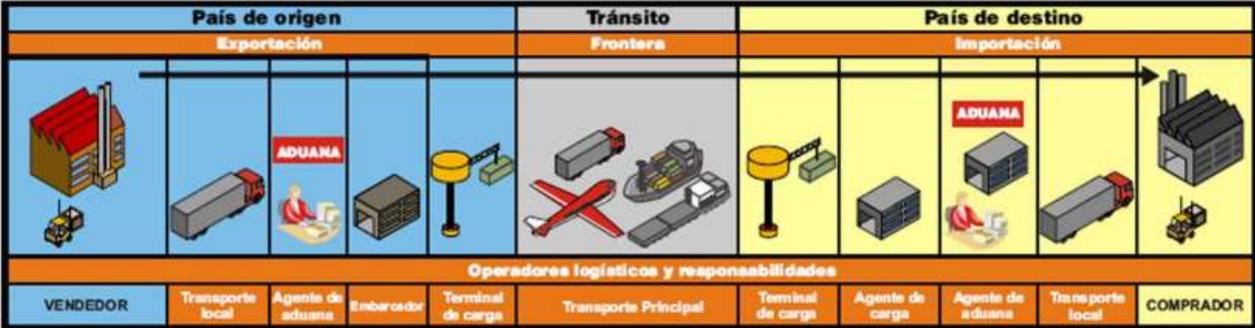
Distribución de los principales puestos de control aduanero.



Fuente: Molina, R. (2019)

Anexo 3

Distribución de responsabilidades en las operaciones comerciales internacional



Fuente: Molina, R. (2019)

Anexo 4

Entrevista a gerentes de empresas de servicios logísticos.

La presente entrevista se realiza con el fin de aportar al estudio del análisis de la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua, como tema de tesis para optar al grado de Máster en Administración Funcional en la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua.

Al contestar, le rogamos dejar sus comentarios para fortalecer la respuesta

1. Cree usted que movilizar las mercancías de manera oportuna y con seguridad, permite desarrollar la economía de las empresas y aumenta la riqueza del país.

a. Si. B. No. Comentario.

2. Considera usted que en Nicaragua las empresas de logística están en capacidad de prestar todos los servicios requeridos para atender las importaciones y exportaciones?

a. Si. B. No. Comentario.

3. Usted prefiere sub contratar empresas de logística nacionales o internacionales?

a. Nacionales. B. Internacionales

Comentarios.

4. Considera usted que es importante que hayan normas que regulen la calidad a travez de los organismos de defensa al consumidor de los servicios de las empresas de logística?

a. Si. B. No

Comentarios.

10. Los retrasos por deficiencias, inexperiencias o negligencias de las demás empresas vinculadas en la cadena de servicios logísticos de un mismo cliente le producen retrasos, falta de calidad y aumentan los costos de su operaciones?

- a. Si. b. No

Comentarios:

11. Cree usted que si pudiera proveer todos los servicios logísticos a un mismo cliente disminuiría los retrasos, aumentaría la calidad y disminuirían los costos de su operaciones?

- a. Si b. No

Comentarios:

12. Si usted pudiera proveer todos los servicios de logística de comercio internacional lo haría con un solo nombre comercial o un nombre comercial para cada tipo de actividad?

- a. Un solo nombre comercial. b. Un nombre comercial por cada actividad.

Comentarios:

13. Cree usted que una sola empresa con una gerencia operacional por cada tipo de actividad logística, sería capaz de prestar eficientemente todos los servicios requeridos por el comercio internacional?

- a. Si. b. No.

Comentarios:

Anexo 5

Entrevista a importadores y exportadores

La presente entrevista se realiza con el fin de aportar al estudio del análisis de la importancia de los servicios logísticos del comercio internacional en Nicaragua, como tema de tesis para la defensa del grado de Máster en Administración Funcional de Empresas en la Universidad Nacional Autónoma de Al contestar, le rogamos dejar sus comentarios para fortalecer la respuesta.

1. Usted considera que el desarrollo de empresas de logística en Nicaragua es importante para la movilización de las mercancías.

- a. si. b. No.

Comentarios:

2. Para movilizar su mercancía al recibir o entregar, prefiere contratar y tercerizar los servicios o realizarlo por sus propios medios.

- a. Contrato los servicios. b. Lo realizo con mis propios medios.

Comentarios:

3. Para realizar sus operaciones de importaciones o exportaciones, usted contrata empresa nicaragüenses o extranjeras?

- a. Nicaragüenses. b. Extranjeras.

Comentarios:

4. Un mal servicio de logísticas le traería consecuencia económicamente graves a su negocio.

- a. Si. b. No.

Comentarios:

11. Los retrasos por deficiencias, inexperiencias o negligencias de las empresas vinculadas en la cadena de servicios logísticos le producen retrasos, falta de calidad y aumentan los costos de su operaciones?

- a. Si. b. No

Comentarios:

12. En el caso de que una sola empresa le pudiera proveer todos los servicios logísticos disminuirían los retrasos, aumentaría la calidad y disminuirían los costos de su operaciones?

- a. Si b. No

Comentarios:

13. Usted prefiere que los servicios logísticos se los provea una sola empresa

- a. Una sola empresa b. Varias empresas.

Comentarios:

Anexo 6

Preguntas abiertas realizadas a los Gerentes de empresa importadoras, exportadoras y proveedores de servicios logísticos.

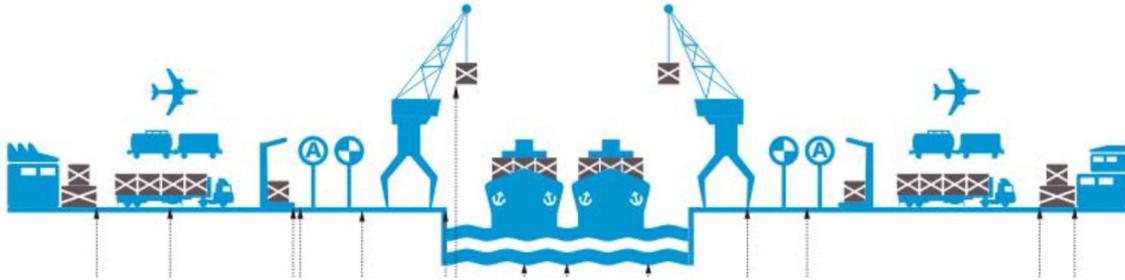
1-) cuales cree usted que sean los principales problemas logísticos a nivel internacional con se encuentra un importador o exportador?

2-) cuales son las desventajas y ventajas que obtiene en la tercerización de los servicios logísticos?

3-) Cuales son los principales retrasos generados en las fronteras de los países centroamericanos?

Anexo 7

Diagrama de aplicación de los Incoterms.



Anexo 8

Flujograma de servicio logístico del Comercio Internacional.



Fuente: Molina, R. (2019)

Anexo 9

Abreviaturas más empleadas en el transporte aéreo.

AWB Air Way Bill / Conocimiento Aéreo

AW Air Way Bill Fee / Gastos confección Conocimiento

C Specific Commodity Rate (CORATE) / Tarifa específica

CAO Cargo Aircraft Only / Avión exclusivamente carguero

CC All charges Collet / Porte debido

CCA Charges Collect / Porte debido

CD Clearance and Handling – Origin / Despacho Aduanero y Manipulado en origen

CD Clearance and Handling – Destination / Despacho Aduanero y Manipulador en destino

DF Distribution Service Fee / Gastos de entrega a domicilio

DGR Dangerous Goods / Mercancía peligrosa

E Weight in excess of Pivot rate / Exceso sobre peso pivot

FC Charges Collect Fee / Honorarios por cobro en destino

GCR General Cargo Rate / Tarifa general de carga

IATA International Air Transport Association / Asociación de Transporte Aéreo Internacional

IN Insurance Premium / Prima de seguro

M Minimum charge / Cargo Mínimo

N Normal rate – under 45 Kg. / Tarifa normal (menos de 45 Kg.)

NCV No Customs Value / Sin valor declarado para aduanas

NIL NIL / Forma negativa internacional

NVD No Value Declared / Sin valor declarado

P Small Package Service / Servicio de Paquetería

PBA Paid by Agent / Pagado por el Agente

PK Packaging / Embalaje

PP All charges prepaid cash / Porte pagado

Anexo 10

**INFRAESTRUCTURA DE LOGISTICA DE COMERCIO INTERNACIONAL EN
NICARAGUA.**

Anexo 11 Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino



Anexo 12. Aeropuerto de Puerto Cabezas.



Anexo 13 Aeropuerto de Bluefields.

Anexo 14 Aeropuerto de Corn Island o Aeropuerto de islas del Maíz.



Anexo 15 Aeropuerto de San Carlos



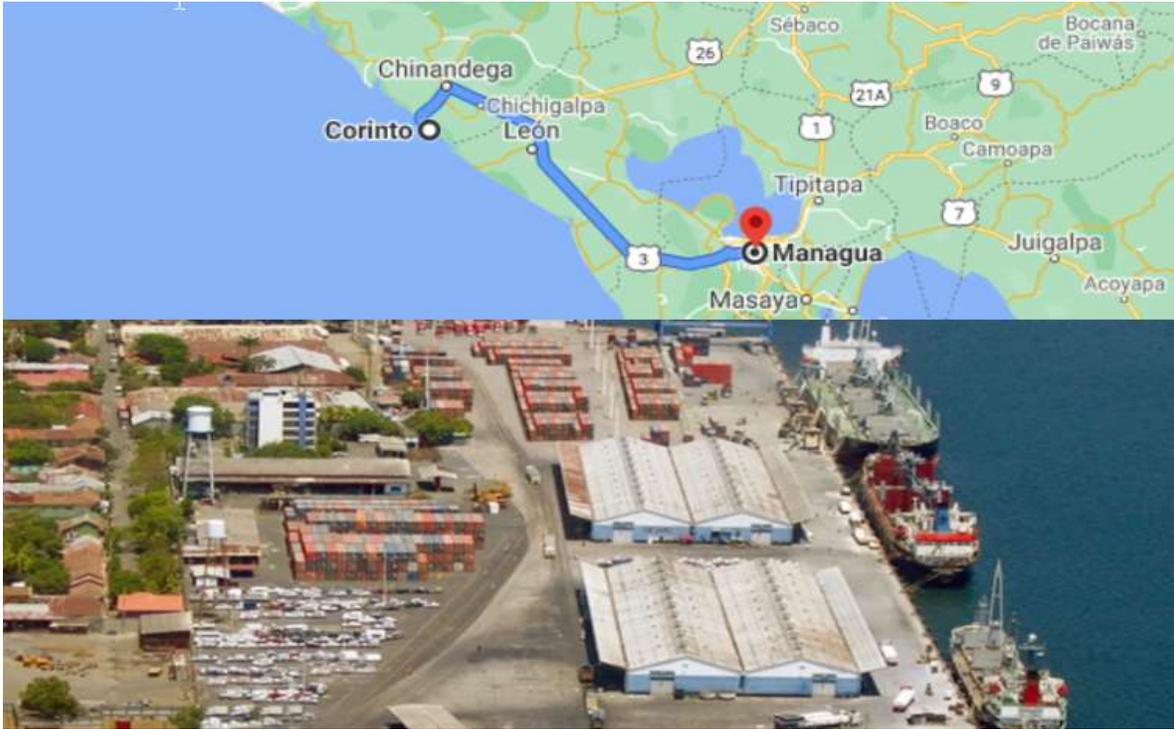
Anexo 16 Aeropuerto internacional Costa Esmeralda



Anexo 17 Aeropuerto de Chinandega.



Anexo 18 Puerto Corinto



Anexo 19 Puerto El Bluff



Anexo 20 Puerto Sandino.



Anexo 21 Puerto San Juan del Sur.



Anexo 22 Puerto Arlen Siu-El Rama



Anexo 23 Puerto Cabezas.



Anexo 24 El Estado de Nicaragua Facilitador del Comercio Internacional



Anexo 25 Administración de Aduana Corinto



Anexo 26 Administración de Aduanas Las Manos.



Anexo 27 Administración de Aduanas Guasaule.



Anexo 28 Administración de Aduana El Espino



Anexo 29 Administración de Aduanas Peñas Blancas.



Anexo 30 Administración de Aduana San Pancho



Anexo 31 Administración de Aduana. Puerto Arlen Siu



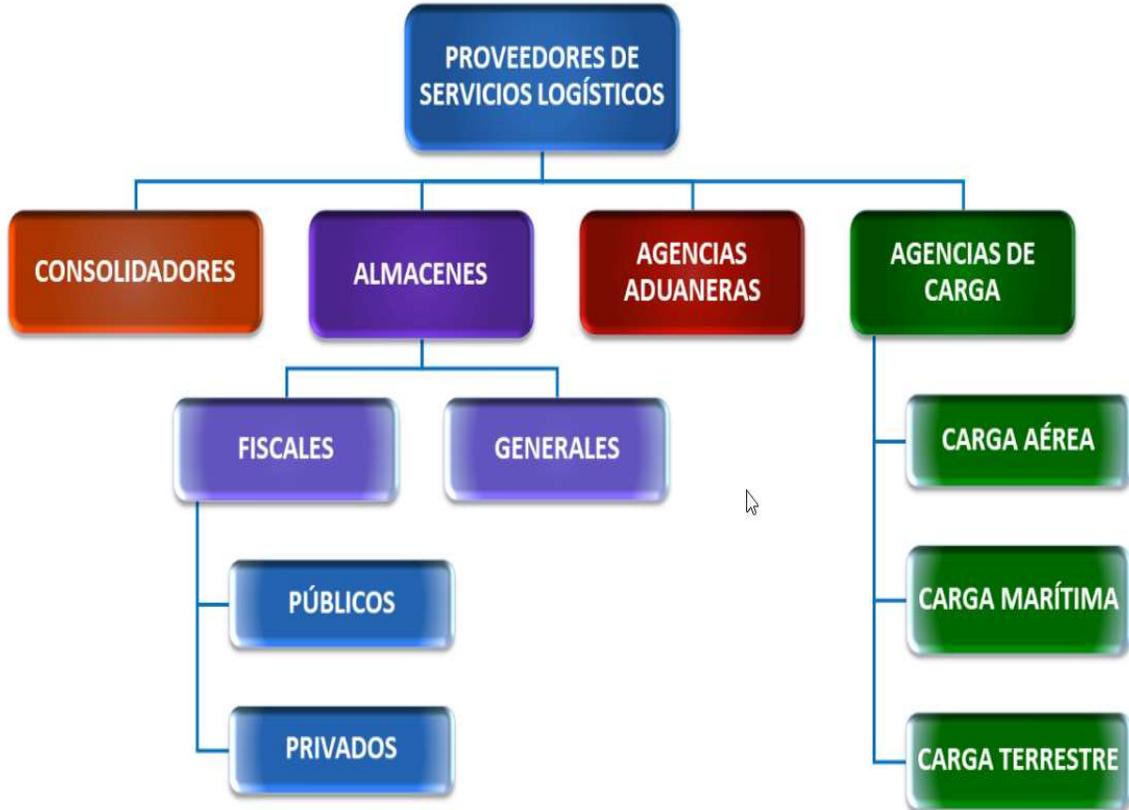
Anexo 32 Administración de Aduana El Bluf.



Anexo 33 Administración de Aduanas Puerto Sandino.



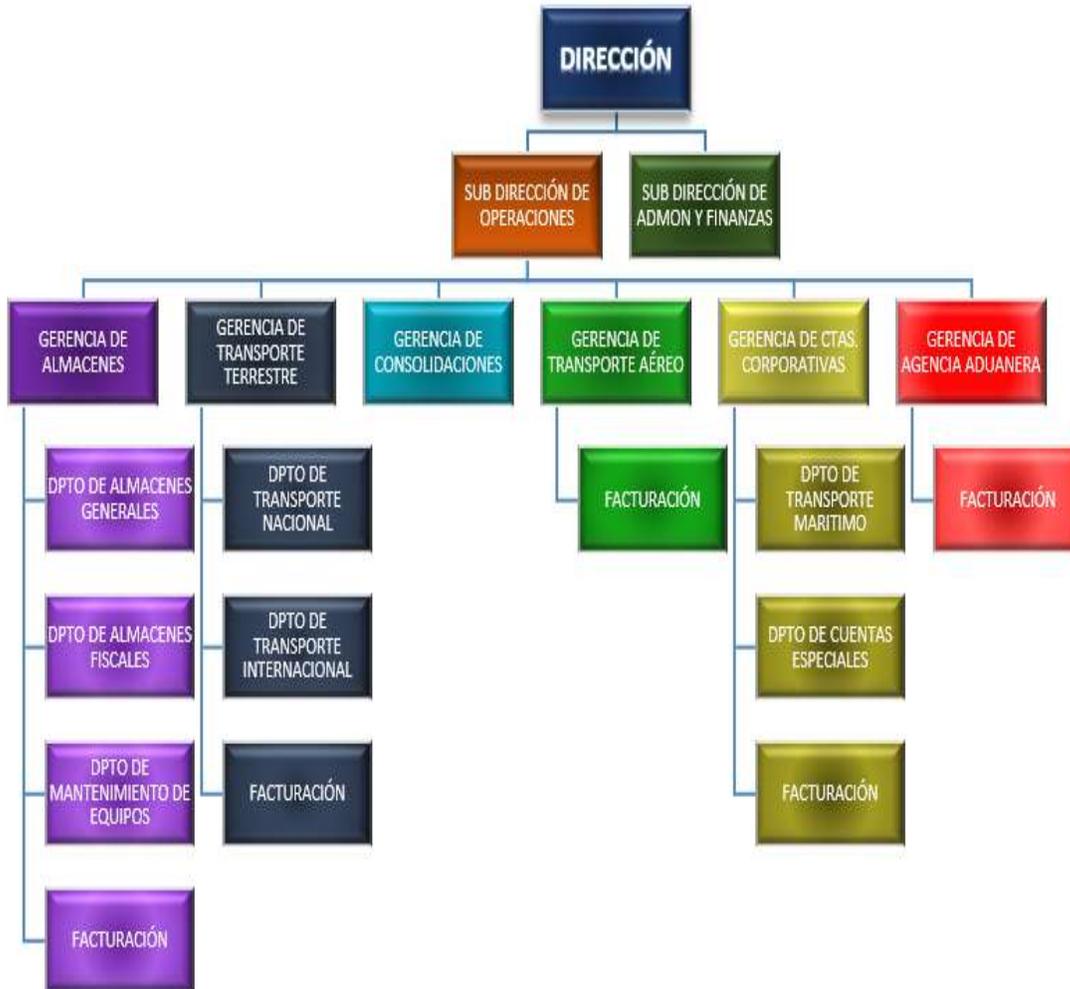
Anexo 34 Proveedores de servicios logísticos de comercio internacional.



Anexo 35 Actividades que deben realizar los proveedores de servicios logísticos.



Anexo 36 Propuesta de organización operativa de servicios logísticos integrados



Anexo 37 Funciones del Agente de Carga Marítima.



Anexo 38 Funcionamiento de una Agencia Aduanera.

