

Facultad De Ciencias Económicas

Departamento de Economía

Carrera: Economía

Monografía para optar al título de Licenciado en Economía



UNIVERSIDAD
NACIONAL
AUTÓNOMA DE
NICARAGUA,
MANAGUA
UNAN - MANAGUA

Tema

INVERSIÓN PÚBLICA EN PUERTOS FRONTERIZOS DE
NICARAGUA EN EL PERÍODO 2010-2020

Elaborada por:

- Br. Ivana Valeska González Ruiz
- Br. Bryan Jacob Vanegas Blas

Tutor:

Msc. Luis Gonzaga Bravo Pérez

Fecha: viernes 18 de febrero 2022

Facultad De Ciencias Económicas

Departamento de Economía

Carrera: Economía

Monografía para optar al título de Licenciado en Economía



UNIVERSIDAD
NACIONAL
AUTÓNOMA DE
NICARAGUA,
MANAGUA
UNAN - MANAGUA

Tema

INVERSIÓN PÚBLICA EN PUERTOS FRONTERIZOS DE
NICARAGUA EN EL PERÍODO 2010-2020

Elaborada por:

- Br. Ivana Valeska González Ruiz
- Br. Bryan Jacob Vanegas Blas

Tutor:

Msc. Luis Gonzaga Bravo Pérez

Fecha: viernes 18 de febrero 2022

Contenido

Dedicatoria	i
Agradecimiento	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Aval del tutor.....	v
Abreviaturas y Siglas	vi
Resumen.....	vii
Palabras Claves:	vii
I. Introducción	1
II. Antecedentes	2
III. Justificación.....	5
IV. Formulación del problema	6
V. Sistematización del problema.....	8
VI. Objetivos	9
6.1. Objetivo General:	9
6.2. Objetivos Específicos:.....	9
VII. Marco Teórico Referencial.....	10
7.1. Marco Teórico	10
VIII. Marco Conceptual	13
8.1. Inversión:.....	13
8.2. Desarrollo Económico:.....	13
8.3. Crecimiento Económico:.....	13
8.4. Inversión pública:.....	14
8.5. Comercio Internacional	14
8.6. Facilitación de comercio:	15
8.7. Gestión Coordinada de Fronteras	15
8.8. Unión aduanera:	16
8.9. Infraestructura:	16
8.10. Puertos fronterizos:	16
IX. Marco Legal	18
9.1. LEY No. 838 "LEY GENERAL DE PUERTOS DE NICARAGUA."	18
9.2. LEY N°. 749 "LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE FRONTERAS"	18

9.3.	LEY N°. 550 “LEY DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y DEL RÉGIMEN PRESUPUESTARIO”.....	19
9.4.	Ley General de Aduanas	20
9.5.	Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC en Nicaragua	20
9.5.1.	Artículo VIII: Derechos y formalidades referentes a la importación y exportación	21
X.	Diseño Metodológico	22
10.1.	Área de Estudio	22
10.2.	Tipo de Estudio	22
10.3.	Enfoque del Estudio	22
10.4.	Tipo de Muestreo	22
10.5.	Operacionalización de Variables.....	23
10.6.	Plan de Recolección de Datos	24
10.7.	Técnicas e instrumentos para la recolección de datos	24
10.7.1.	Técnicas.....	24
10.7.2.	Instrumentos	24
10.7.3.	Procedimientos de recolección.....	24
XI.	Análisis de Resultados	25
11.1.	Inversión pública en infraestructura portuaria en Nicaragua.....	25
11.1.1.	Inversión en Infraestructura Portuaria de Nicaragua en Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas 2010-2020.....	26
11.2.	Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas antes de la implementación del Programa Gestión Coordinada de Fronteras.....	37
11.2.1.	Puerto Corinto	37
11.2.2.	Frontera Peñas Blancas	43
11.3.	Estrategias gubernamentales que existen para fomentar el comercio en Nicaragua.	46
11.3.1.	Acuerdo de Facilitación de Comercio	47
11.3.2.	Gestión Coordinada de Fronteras	48
XII.	Conclusiones	50
XIII.	Recomendaciones.....	52
	Bibliografía	54
	Anexos.....	56

Dedicatoria

Primeramente, a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud, darme lo necesario para seguir adelante día a día, además de su infinita bondad y amor.

A mi familia por apoyarme en cada momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada por su amor incondicional.

A mi abuelita quien ha sido un pilar fundamental en mi vida y mi mayor inspiración.

Ivana González

Agradecimiento

A Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de la carrera y permitirme llegar hasta este momento de mi vida.

A mis padres por todo el esfuerzo para brindarme una profesión y convertirme en persona de bien, inculcándome valores día a día.

Gracias a mi tutor, Msc Luis Gonzaga Bravo Pérez, por su paciencia, dedicación, motivación, criterio y aliento. Ha sido un privilegio poder contar con su guía y ayuda en este proceso.

Gracias a todas aquellas personas que de una u otra forma me ayudaron a crecer como persona.

Ivana González

Dedicatoria

Dedico este trabajo a Dios, por darme la sabiduría, por la audacia y por permitirme haber llegado a este momento tan importante de mi formación profesional; a mi madre por ser el pilar más importante y por su apoyo cuando más lo necesite, a mis hermanos por sus palabras de ánimo y por darme fortalezas.

Brayan Jacob Vanegas Blas

Agradecimiento

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

A mis padres, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ellos he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy.

Agradezco a los docentes, por haberme compartido sus conocimientos al largo de mi preparación, y de manera especial, al Msc. Luis Gonzaga Bravo Pérez tutor de nuestra investigación, quien ha guiado con su paciencia y su rectitud como docente.

Brayan Jacob Vanegas Blas

Aval del tutor

Abreviaturas y Siglas

APC: Administración Portuaria de Corinto

BCN: Banco Central de Nicaragua

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

CEPAL: Comisión Económica Para América Latina

DA: Dirección General de Servicios Aduaneros

ENATREL: Empresa Nacional de Transmisión Eléctrica

EPN: Empresa Portuaria Nacional

GCF: Gestión Coordinada de Frontera

GP: Gasto Público

IPI: Inversión Pública en Infraestructura

IP: Inversión Publica

MHCP: Ministerio de Hacienda y Crédito Público

MTI: Ministerio de Transporte e Infraestructura

OECD: Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo

OMC: Organización Mundial del Comercio

OMI: Organización Marítima Internacional

PBIP: Protección de Buque e Instalaciones Portuarias

SNIP: Sistema Nacional de Inversión Publica

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Resumen

La presente investigación titulada “Inversión pública en puertos fronterizos de Nicaragua en el período 2010-2020” tiene como principal objetivo mostrar el comportamiento de la inversión pública llevada a cabo en Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas en el periodo 2010-2020.

La investigación analiza el estado de la inversión pública en los puertos fronterizos mediante investigación que muestra los costos y beneficios que genera para el desarrollo económico de Nicaragua.

A través de la mejora de los puertos fronterizos el comercio se facilita, las exportaciones a nivel regional e internacional garantizan los flujos vehiculares de la carga y los contenedores con mercancías son despachados más rápidamente, también un crecimiento positivo de las actividades económicas de la economía nicaragüense. De aquí que las inversiones nacionales y extranjeras generan más volúmenes productivos, más empleos, e impactan positivamente en la economía y contribuyen a reducir la pobreza.

La importancia de la inversión pública en los puertos fronterizos es porque impulsa el desarrollo de las actividades productivas y promuevan un mayor crecimiento económico; en este sentido, la investigación busca demostrar la gran influencia de la inversión pública.

Palabras Claves: Inversión Pública, Crecimiento Económico, Infraestructura Pública, Desarrollo Económico, Comercio.

I. Introducción

El sistema de la Industria portuaria en Nicaragua, está establecido a través de la Empresa Portuaria Nacional (EPN), siendo la Administración Portuaria de Corinto (APC-EPN), la que atiende el principal puerto del país teniendo la ventana más importante de la nación por donde se realizan las exportaciones e importaciones de las mercancías. Por su lado la Dirección General de Aduanas es el ente estatal que maneja el Puerto de Peñas Blancas.

La inversión pública es de vital importancia para el crecimiento económico y la política fiscal, es una de las herramientas más fundamentales que tiene el Estado para generar crecimiento económico, ya que esta política está centrada en la gestión de los recursos de un Estado, asimismo, la revisión de la historia económica a través del tiempo muestra que una de las principales funciones del Estado, desde el punto de vista económico, es generar crecimiento.

En el presente trabajo se aborda el estado de Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas y la inversión realizada por el Estado nicaragüense en los últimos diez años, y la manera en que dicha inversión contribuye al crecimiento del comercio.

Dado que el gasto público es la cantidad de recursos financieros, materiales y humanos que el sector público, representado por el Estado emplea para el cumplimiento de sus funciones, entre las que se encuentra la inversión en puertos fronterizos, nace el interés de estudiar como el Estado está incidiendo en el crecimiento y desarrollo de la economía nicaragüense.

El propósito de esta investigación es mostrar el comportamiento de la inversión del Estado en puerto Corinto y frontera Peñas Blancas factor dinamizador del comercio exterior, y como ha contribuido en el crecimiento económico en Nicaragua.

II. Antecedentes

Existen diferentes estudios que se han realizado alrededor de este tema entre los cuales se pueden mencionar:

“Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana”. (BID, 2013) En este informe se identifican los principales desafíos de lógicas de Belice, Centroamérica y República Dominicana. Se concentra en los puertos y las redes de transporte marítimo, considerando también redes intermodales que abarcan componentes tanto en agua como en tierra. El análisis considera, además los principales factores que inciden en el desempeño de las redes intermodales: geografía, infraestructura, regulaciones y requerimientos del comercio. Este trabajo también señala la necesidad de contar con una red integrada intermodal marítimo-terrestre para fomentar el comercio mundial y los intercambios comerciales entre varios países. En lo que se refiere a la actividad del sector público, la recomendación se dirige a optimizar la planificación de infraestructura. De igual manera muestran la necesidad de construir vías de acceso para apoyar el tráfico de carga contenerizada y reducir la demora en la distribución de mercancía.

Según (Ximénez, 2017) En el informe “Comercio transfronterizo y tramitología” se aborda todo lo referido a comercio transfronterizo y tramitología, en particular lo relacionado con la facilidad de exportar e importar, crear o formalizar una empresa, y el pago de impuestos y de prestaciones sociales. Por otro lado, concluye que “Nicaragua es uno de los países donde hay menor agilidad en el comercio por la vía terrestre, sin embargo, se observan mejoras en el proceso de importación por la vía marítima”. Como elementos que inciden negativamente en la agilidad están las limitaciones en infraestructura y personal en los puestos de frontera y los problemas de coordinación entre las instituciones que facilitan la documentación requerida. La futura implementación de la Ventanilla Única del Comercio Exterior de Nicaragua en todas las operaciones del país podría apoyar en gran medida la superación de estos obstáculos.

El estudio también sugiere impulsar una reflexión, a fin de que la aduana se convierta en un actor clave facilitando la integración económica centroamericana y la inserción de Nicaragua en la economía mundial. Y que para ello se requiere mejor aprovechamiento de la tecnología,

así como de la coordinación entre las diferentes instituciones públicas que intervienen en la exportación e importación.

Según (Marquez, 2015) “Importancia y Retos de la Gestión Coordinada de Frontera” Este informe nos muestra la eficacia que hay por parte de los organismos públicos que participan en el control de fronteras, a través de una adecuada gestión de los flujos de mercancías y viajeros, sin menoscabar los controles regulatorios del país. Por lo tanto, su desarrollo depende de la coordinación que realicen las instituciones públicas para ejercer el control fronterizo sobre la carga y las personas que requieren cruzar la frontera. Se concluye que la seguridad en el comercio internacional es un tema de suma importancia para todas las aduanas a nivel mundial, tanto en la aplicación de las buenas prácticas del comercio como es la implementación del uso de equipos no intrusivos.

“Inversión pública en infraestructura y su aporte en el crecimiento económico de Nicaragua, período 1997-2013” (Garcia, 2015) Concluye que la IPI de Nicaragua tiene como destino los proyectos dirigidos al mejoramiento de la actividad económica. Estos recursos son asignados a los diferentes entes gubernamentales, los cuales son encargados de dirigir cada uno de los proyectos a ejecutarse y cumplir las metas. La IPI se puede considerar como uno de los motores de crecimiento económico en el país, la construcción de infraestructura pública genera un efecto sobre los factores productivos más eficientes por consiguiente mejora la productividad y la competencia.

“Análisis de la inversión pública y su incidencia en el crecimiento de las actividades económicas de la economía peruana en el periodo 2010 – 2016” (Aliaga, 2019) Concluye que el objetivo general de la investigación, verifica que la inversión pública constituye un factor importante para la generación de mayor crecimiento económico a través del crecimiento de las actividades económicas, el nivel de incidencia positiva ha permitido la mejoría en la calidad y el nivel de vida de amplios sectores de la población directamente vinculados con la capacidad institucional de atención de las necesidades de salud, educación, vivienda, servicios básicos y otros satisfactorios. Durante los años 2010-2016, la inversión pública ha registrado una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento en el periodo del 25.10%. Las actividades económicas cuantificadas a través del PBI crecieron en 31.36% en el mismo periodo, resultados que han permitido a la economía peruana generar mayor

actividad económica y reactivación de sectores claves como transportes y saneamiento. Las variables de análisis inversión pública y producto bruto interno (PBI), presentan una relación positiva significativa y sostenida en los años de estudio, lo que se manifiesta con la obtención de una tasa de participación anual del 8% de la inversión pública en el crecimiento de la economía peruana.

III. Justificación

La Inversión Pública en Infraestructura facilita las mejoras en la productividad y la competitividad de una nación tanto de manera social como productiva.

Por esta razón se pretende realizar un análisis del comportamiento de la Inversión Pública en Infraestructura en Puerto Corinto y frontera Peñas blancas y comprender la importancia que tiene ésta en el crecimiento económico del país ya que con el gasto que realiza el Estado se pretende mejorar los niveles de vida en la búsqueda del desarrollo económico.

La presente investigación está enfocada en el análisis de inversión pública en los puertos fronterizos Corinto y Peñas Blancas de Nicaragua y mostrar la importancia que ha tenido la inversión pública en infraestructura en el avance y desarrollo de la economía nicaragüense.

Este estudio es de gran relevancia como referencia para la realización de futuros trabajos de investigación en el tema a mayor profundidad, así como para todas aquellas personas interesadas en analizar los proyectos de IP ejecutado en un periodo de tiempo determinado.

IV. Formulación del problema

En el año 1980 en Nicaragua hubo un proceso de guerra civil lo que provocó la caída de la inversión, donde el 60% del presupuesto se destinaban a los procesos militares posterior a eso hubo un acuerdo de negociación sistemático de la deuda, lo que permitió tomar recursos para invertirlos.

En la actualidad se vive en una economía globalizada que trata de estimular el crecimiento del comercio internacional, de aquí que, los puertos son clave para este acometido, dado que son una conexión importante para el intercambio constante de mercancías entre los países.

La problemática de los puertos de Nicaragua se relaciona con los siguientes aspectos: carencia de tecnología, formas organizativas del trabajo inadecuadas, falta de inversión en infraestructura y equipo también inadecuado que agilicen los procedimientos y se vuelvan eficientes, la acumulación de mercancías en las terminales es un problema debido a los lentos procesos de documentaciones, por otra parte las construcciones en infraestructura y la adquisición de equipos en el país no progresa al ritmo de las necesidades de las entradas y salidas de mercancías, se puede determinar que el incremento de la presión de la demanda va tornando va tornando critica la coordinación entre las terminales portuarias y los transportistas terrestres.

La situación de saturación está reduciendo las posibilidades de competencia por los servicios portuarios, ya que las firmas navieras no pueden optar por elegir una terminal si estas no disponen de capacidad.

El modo de transporte marítimo mueve parte de lo que consumimos por lo tanto es necesario eliminar todas las barreras que obstruyen que los procesos más efectivos, uno de estos fenómenos es cuando la demanda comercial de espacios en contenedores es superior a la oferta.

En este estudio se analiza la evolución del Puerto Corinto y la Frontera de Peñas Blancas de Nicaragua durante los últimos diez años 2010-2020, el tratamiento de la información relacionada con este tema permitiría que se llegue a aproximaciones acorde a los objetivos.

Ante esta situación, surge una incógnita:

¿Cuál ha sido el comportamiento de la Inversión Pública en los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas en el periodo 2010-2020?

V. Sistematización del problema

- ¿Cuál ha sido el comportamiento de la inversión pública en los puertos fronterizos de Nicaragua? ¿ha mejorado la productividad de los servicios portuarios?

- ¿Cuál es el estado de los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas antes y durante la implantación del Programa Gestión Coordinada de Fronteras?

- ¿Qué estrategias gubernamentales que ha implementado Nicaragua para el fomento del comercio exterior?

VI. Objetivos

6.1. Objetivo General:

- Analizar el estado de la inversión pública nicaragüense en los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas que implementan la estrategia de Facilitación del comercio en el período 2010-2020.

6.2. Objetivos Específicos:

- Analizar el comportamiento de la inversión pública en los puertos fronterizos para la economía nicaragüense.
- Describir el estado de los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas antes de la implementación del Programa Gestión Coordinada de Fronteras.
- Mencionar las estrategias gubernamentales que existen para fomentar el comercio en Nicaragua.

VII. Marco Teórico Referencial

7.1. Marco Teórico

Según Domínguez (pág. 220) Adams Smith y las Ventajas absolutas: El principio de la ventaja absoluta fue formulado por Adam Smith en 1776 en su famoso libro "La riqueza de las naciones" y constituyó el primer paso en la teoría clásica del comercio internacional, Smith sostiene que si cada país se especializa en la producción de aquellos bienes en los cuales tiene una ventaja absoluta (es decir, que puede producir de forma más eficiente que otros países) e importa aquellos otros bienes en los que tuviera una desventaja absoluta (es decir, que existe otro país que produce de forma más eficiente), se producirá una mejora en el bienestar económico de los distintos países.

En este sentido, Smith postula que cada país aumenta la eficiencia de sus recursos si se especializa por completo en la producción del bien para el que tiene esa ventaja absoluta, e intercambia sus excedentes por los bienes que desea, pero para los que no tiene ventaja absoluta.

Según Salazar (pág. 68) David Ricardo y las Ventajas Comparativas: Esta Teoría surge a raíz que los países menos privilegiados, con carencia de ventaja absoluta, toman conciencia de los recursos que poseen y los aprovechan para la producción y exportación del bien que más les convenga según el costo de oportunidad; El enfoque de Ricardo al comercio Internacional está basado en la especialización (Exportación) en el bien en el cual un país es relativamente eficiente, ese país debería importar el bien en el que es relativamente ineficiente, aun si fuera eficiente, en términos absolutos, en la producción de ambos bienes; la ventaja comparativa, propuesto por David Ricardo, se refiere a la mayor eficiencia relativa en la producción de algunos bienes nacionales que, basados en su menor costo comparativo de producción, constituye la base de exportación de los países que participan en el comercio internacional.

Según Avilés (pág. 51) Modelo Heckscher-Ohlin: El modelo demuestra que la ventaja comparativa está determinada por la interacción entre los recursos de un país, la relativa abundancia de los factores de producción, y la tecnología; es la interacción entre la

abundancia y la intensidad con la cual son explotados esos recursos, la fuente de ventajas comparativas.

Expresado en un ejemplo sostenía que un país exportaría el bien que utiliza intensivamente su factor relativamente abundante e importaría el bien que utiliza intensivamente su factor relativamente escaso, ello se debería a que el país en el que un determinado factor fuera relativamente abundante (escaso) podría utilizar el bien que utiliza más (menos) intensivamente dicho factor a un menor (mayor) precio relativo, en términos de otro bien, por lo que tendería a exportarlo (importarlo).

Según Pérez (pág. 367) John Maynard Keynes: Proponía a los estados la aplicación de políticas fiscales como manera de sobreponerse a recesiones y depresiones, según su postulado, los gobiernos deben invertir en obras públicas, para promover el empleo durante la crisis y buscar de esta forma que la economía regrese a un punto de equilibrio, a pesar de que pueda generarse un déficit presupuestario en el estado, puso su visión en redistribuir el ingreso de los ricos entre los pobres, porque un aumento del consumo elevaba la producción e impulsaba el crecimiento económico; es decir, una mayor distribución del ingreso lleva a un mayor crecimiento.

Por otra parte, señaló que la suma de los avances tecnológicos, y la acumulación de capital consiguiente, impulsarían un decidido crecimiento económico. Pensaba que una tasa creciente de población llevaba a una mayor demanda de capital, mayor población, mayor inversión pues los empresarios tendrían mayores expectativas de vender los bienes o servicios que producían. Si la población fuese estacionaria, la prosperidad solo se podría mantener con una distribución más igualitaria del ingreso, junto a una reducción de las tasas de interés que favoreciera la inversión; en caso de que no se pudiese llevar a la práctica esa distribución y esa reducción, el subempleo crónico de los recursos tendría graves consecuencias.

Según Benito (pág. 3) David Ricardo y su teoría de Crecimiento Planteó que el crecimiento económico sería estimulado con el incremento del capital y la introducción del progreso técnico en la producción y, especialmente, en las tierras de limitada fertilidad; el factor del avance tecnológico termina por condicionar el excedente de producción y la tasa de beneficio del capital, en la medida en que los salarios se mantengan a niveles de subsistencia. Como

consecuencia de una tasa de beneficios que se reduce al incrementarse el producto, la falta de incentivos para invertir también es reconocida por Ricardo como una de las condicionantes que llegan a friccionar el crecimiento económico.

Según García (pág. 7) Adolph H. G. Wagner: Consideraba que cuando un país se desarrolla, la sociedad demanda un mayor gasto público, relaciono el incremento del GP con el nivel de desarrollo de las sociedades, planteó que a medida que las sociedades se industrializan, aumenta su complejidad y aparecen nuevos campos para la intervención del SP, lo que conlleva un aumento del GP, Wagner, de igual forma planteo que a medida que aumenta el ingreso per cápita en los países en vías de industrialización, el Estado aumenta su participación en el Producto Bruto.

Según Cabrillo (pág. 14) Frederick Bastiat: Postulaba que, cualquier gobierno debe promover el libre comercio, incluso con aquellos países que apliquen medidas proteccionistas, ya que este sistema permite generar un efecto multiplicador de la riqueza. Para Frederick El libre comercio significaría "una abundancia de bienes y servicios a más bajos precios; más trabajos para más gente a mayores salarios reales; mayores ganancias para los manufactureros; un más alto nivel de vida para los agricultores; más ingreso para el Estado en la forma de impuestos a los niveles acostumbrados o inferiores; el más productivo uso del capital, del trabajo y de los recursos naturales.

VIII. Marco Conceptual

En este apartado se plantean los conceptos necesarios para el desarrollo de esta investigación,

8.1. Inversión:

En economía, la inversión es un término con varias acepciones relacionadas con el ahorro, la distribución de capital y el postergamiento del consumo. (Hernandez, 2007) El término aparece en gestión empresarial, finanzas y economía nacional. En este contexto la inversión se refiere al empleo de capital en algún tipo de negocio con el objetivo de incrementarlo. Dicho de otra manera, consiste en posponer al futuro un posible consumo en el presente. Quien invierte sólo cede su posibilidad de consumo de hoy a cambio de una adecuada compensación.

8.2. Desarrollo Económico:

El concepto de desarrollo puede referirse al crecimiento o al progreso económico, por su parte, es aquello relacionado con la economía: el estudio de la producción, el intercambio y el consumo de servicios y bienes. La idea de desarrollo económico, en este marco, alude a la evolución de la economía de manera tal que favorezca una mejora en la calidad de vida de la gente. Por lo general la noción se vincula a la creación de riqueza, aunque también abarca otras dimensiones como la distribución de dicha riqueza.

8.3. Crecimiento Económico:

El crecimiento económico es una de las metas de toda sociedad, implica un incremento notable de los ingresos, y de la forma de vida de todos los individuos de una sociedad. Existen muchas maneras o puntos de vista desde los cuales se mide el crecimiento de una sociedad, se podría tomar como ejes de medición la inversión, las tasas de interés, el nivel de consumo, las políticas gubernamentales, o las políticas de fomento al ahorro; todas estas variables son herramientas que se utilizan para medir este crecimiento. Este crecimiento requiere de una medición para establecer que tan lejos o que tan cerca estamos del desarrollo. El crecimiento económico de un país se considera importante, porque está relacionado con el PIB per cápita de los individuos de un país. (González, 2008)

Distintas investigaciones han descubierto que el motor del progreso económico se basa en recursos humanos, recursos naturales, capital y tecnología. (Castillo, 2011).

Adam Smith, David Ricardo y Thomas Malthus de la escuela clásica estudiaron e introdujeron conceptos fundamentales y teoría económica básicas para iniciar a comprender la dinámica del crecimiento económico. (Antunez, 2009) El objetivo de estas teorías es explicar los determinantes de las tasas de crecimiento de un país y por qué existen las diferentes tasas de crecimiento e ingresos per cápita en los distintos países.

8.4. Inversión pública:

Es el gasto ejecutado por el sector público con el objetivo de incrementar, rehabilitar o mejorar la capacidad del país de producir bienes y/o servicios. (Ley de administración financiera y del régimen presupuestario. 2005)

La Inversión Pública se utiliza para dirigirse a un sector determinado en la economía o mejor dicho políticas sectoriales que tienen como prioridad disminuir la pobreza y como objetivo el crecimiento económico para ello se concentra en cuatro sectores importantes como es el productivo. Social, infraestructura y de servicio nacional. Los cuales se encuentran apoyados de políticas instrumentales que sirvan para el cumplimiento de estos objetivos como son las políticas fiscales, monetarias, de comercios exteriores y presupuestarios. (Saenz, 2002)

8.5. Comercio Internacional

El comercio internacional, se define como el conjunto de transacciones comerciales realizadas entre privados, residentes en distintos países. A diferencia del comercio interior, donde las transacciones comerciales se efectúan dentro de un espacio económico, monetario y jurídico relativamente homogéneo, las transacciones comerciales internacionales se realizan entre operadores comerciales privados situados en diferentes ordenamientos jurídicos y con acentuadas diferencias económicas y sociales. (Rodríguez, 2012)

El comercio internacional es importante en la medida que constituye a aumentar la riqueza de los países y de sus pueblos, riqueza que medimos a través del indicador de la producción de bienes y servicios que un país genera anualmente.

El Comercio Internacional reviste una gran importancia debido al movimiento que genera dentro de la economía local, regional y mundial; por cada transacción que se realice más de un sector se ve beneficiado, al generar un efecto en cascada desde la producción, la comercialización, el traslado, el aseguramiento de mercancías, y un sinnúmero de actores económicos involucrados.

8.6. Facilitación de comercio:

La facilitación de comercio es la simplificación y armonización de los procedimientos (actividades, prácticas y formalidades) del comercio internacional, involucrados en el proceso de mover mercaderías a través de las fronteras. Por lo tanto, la facilitación de comercio se centra en la simplificación y racionalización de los procedimientos aduaneros y administrativos que obstaculizan el comercio internacional de mercancías, sin eliminar sus facultades de supervisión y control; y en ese sentido la facilitación de comercio se vincula por ejemplo con los siguientes conceptos:

La racionalización, simplificación, reducción o eliminación de todas las medidas o barreras que obstaculizan el comercio internacional o el desplazamiento de factores productivos a nivel transfronterizo.

Mejoramiento de la eficiencia en la administración, procedimientos y logística en puertos y aduanas (Wilson et al., 2003);

Movimiento eficiente de mercancías a través de puertos y de la documentación vinculada con el comercio internacional.

Simplificación y armonización de los procedimientos comerciales internacionales, incluyendo actividades, prácticas y formalidades envueltas en la recolección, presentación, comunicación y procesamiento de datos requeridos para el movimiento de bienes en el comercio internacional de bienes (OMC y UNCTAD).

Simplificación y estandarización de los procedimientos y flujos de información asociados que son requeridos para el movimiento internacional de bienes desde los vendedores a los compradores y para el pago que se realiza en la otra dirección (OECD).

8.7. Gestión Coordinada de Fronteras

La GCF es un modelo horizontal de eficacia y eficiencia de los recursos, que facilita el acoplamiento del sector público y privado para optimizar el control fiscal y parafiscal, garantizar la seguridad fronteriza, promover la facilitación del comercio y agilizar el tránsito de personas, sin que comprometa la calidad de los controles respectivos, ni la recaudación. Este modelo es aplicable tanto a fronteras terrestres, aéreas, ferroviarias, interiores y

marítimas como un conjunto interconectado. Puede implementarse a nivel nacional, binacional, regional y mundial, según el grado de integración económica que se tenga.

El Modelo de GCF tiene como objetivo aumentar la eficiencia y eficacia de los controles en los puestos de frontera a través de la coordinación de los sectores público y privado para mejorar los múltiples procedimientos de recaudación, seguridad y la facilitación del tránsito de mercancías, unidades de transporte y personas.

8.8. Unión aduanera:

Unión aduanera es un acuerdo comercial que contempla la eliminación de los impuestos o barreras arancelarias entre los países miembros de la Unión y la adopción de una tarifa o arancel externo común para los productos que procedan o que se dirijan a terceros países u otros bloques comerciales.

Para la implementación de proceso de profundización de integración se han creado los Puestos Fronterizos Integrados, que cuentan con Centros de Facilitación del Comercio para garantizar un paso ágil de las mercancías y los Centros de Control para atender a las mercancías exceptuadas de la libre circulación. A esto se suma la próxima implementación de las Aduanas Periféricas de la Unión Aduanera, que servirán para atender las operaciones aduaneras de mercancías que ingresan al territorio aduanero único.

8.9. Infraestructura:

En economía, la infraestructura se entiende como el conjunto de elementos físicos y materiales que posee una nación, es la base material sobre la cual se cimienta el modo de producción de un país. En los conceptos de la economía “tradicional” se conoce a la infraestructura únicamente como todo el capital concentrado en obras, estructuras y elementos físicos que se aprovechan para llevar a cabo toda la actividad económica y productiva. Sin embargo, dentro de la teoría marxista de la economía, el concepto de infraestructura posee un significado un poco más amplio, ya que allí también se incluyen otros factores como las relaciones de producción y las fuerzas productivas. (Pérez G. , 2012)

8.10. Puertos fronterizos:

Un puerto fronterizo terrestre es una infraestructura especializada para el control de los flujos de entrada y salida de un país. La naturaleza de estos flujos puede ser comercial o no comercial. Aunque todos los puertos fronterizos controlan los flujos de entrada y salida de

un país, no todos los puertos manejan los mismos tipos de flujos y además sus magnitudes son muy variables. En función de las necesidades de cada puerto fronterizo. (MTI, 2008)

IX. Marco Legal

9.1. LEY No. 838 "LEY GENERAL DE PUERTOS DE NICARAGUA." Esta Ley tiene por objetivo regular lo relacionado con el desarrollo, administración y operación de los puertos, terminales marítimas, fluviales y lacustres e instalaciones portuarias, en efecto todo lo relacionado con su construcción, uso, aprovechamiento, exportación e importación, en ese mismo sentido las formas administrativas y la forma de prestar los servicios portuarios y las actividades.

Nicaragua necesita situarse en el contexto actual de las políticas portuarias y acuáticas que exigen las crecientes demandas del transporte acuático Y servicios portuarios a nivel internacional, regional y nacional, con miras al desarrollo de la economía nacional, y su competitividad en el ámbito regional e internacional.

Por otro lado, esta ley que esta consensuada con la Empresa Nacional Portuaria también contribuye a que la modernización de los puertos este respaldada jurídicamente es decir que se le da facultad a la EPN de adquirir préstamos y financiamientos para el desarrollo de proyectos de esta magnitud.

Por otro lado, Proporcionar un servicio de excelencia y de calidad, en atención a Buques Internacionales, turísticos nacionales e internacionales, servicios portuarios complementarios, de conformidad a la Ley N° 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, aplicación del Código Internacional de Protección de Buque e Instalaciones Portuarias (PBIP) y demás legislación relacionada, para garantizar la seguridad y protección del Recinto Portuario y Buques Cruceros Internacionales, que permita contribuir al posicionamiento de Nicaragua.

9.2. LEY N°. 749 “LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE FRONTERAS” Es de gran importancia garantizar la soberanía, la independencia, la integridad territorial, la seguridad interna, la protección del medio ambiente y los recursos naturales por medio de esta Ley el cual su objetivo es establecer un régimen jurídico especial en el territorio fronterizo, terrestre, marítimo y aéreo. Asimismo, permitir el impulso y aplicación de una

política integral de desarrollo. La frontera marítima del Estado de Nicaragua se rige por lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua, la Ley No 420, Ley de Espacios Marítimos de Nicaragua.

Algunas definiciones de esta Ley:

Puestos de Control de Frontera: son las instalaciones creadas y ubicadas en las fronteras estatales, terrestres, aéreas y marítimas, donde convergen diversas autoridades administrativas, policiales y militares, cuyo propósito es regular y controlar el ingreso y salida de personas, medios de transportes y mercancías.

Puestos Militares Fronterizos: son pequeñas unidades del Ejército de Nicaragua, ubicadas en el territorio fronterizo, cuya misión fundamental es la defensa de la soberanía nacional y la integridad territorial del Estado nicaragüense, a fin de prevenir y superar las amenazas, riesgos y agresiones.

Seguridad Portuaria: conjunto de medidas de seguridad que se aplican en los recintos portuarios, las dársenas de maniobras, los muelles de atraque, los canales de acceso al puerto y las rutas de navegación en las aguas jurisdiccionales nicaragüenses.

Control Aduanero: es el ejercicio de las facultades del servicio aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior. Las zonas primarias y secundarias aduaneras son las establecidas en la normativa aduanera.

9.3. LEY N°. 550 “LEY DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA Y DEL RÉGIMEN PRESUPUESTARIO”

La presente Ley tiene por objeto establecer el Sistema de Administración Financiera del Sector Público, así como fortalecer su control interno, para contribuir a la eficiencia, eficacia y transparencia en el uso de los ingresos públicos.

Sistema de Administración Financiera. El Sistema de Administración Financiera del Sector Público comprende el conjunto de órganos, normas y procedimientos que conforman un ordenamiento integrado, armónico y obligatorio regido por los principios que se establecen en la presente Ley.

El Sistema de Administración Financiera persigue la eficiente gestión de los ingresos del Sector Público, para la satisfacción de las necesidades colectivas mediante la programación, obtención, asignación, utilización, registro, información, control interno y externo de los mismos.

9.4. Ley General de Aduanas

El Artículo 8. Establece que “El Servicio Nacional de Aduanas será el órgano de control del comercio exterior y de la Administración Tributaria; dependerá del Ministerio de Hacienda y tendrá a su cargo la aplicación de la legislación aduanera”.

El marco jurídico relativo al comercio exterior es amplio y contempla normas y principios de derecho nacional e internacional relacionados entre sí.

Para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas o internadas estén o no exentas o libres de derechos arancelarios o demás tributos a la importación, se rige por las disposiciones del Acuerdo Relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, las de esta legislación y las normativas nacionales e internacionales aplicables en su caso.

9.5. Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC en Nicaragua

Artículo X Publicación y aplicación de reglamentos comerciales

Arto. 1 publicación y disponibilidad de información.

Arto 2. Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas.

Arto 3. Resoluciones Anticipadas.

Arto 4. Procedimiento de recurso o de revisión.

Arto 5. Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia.

9.5.1. Artículo VIII: Derechos y formalidades referentes a la importación y exportación

Artículo 6: disciplinas sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas.

Artículo 7: levante y despacho de aduana de las mercancías.

Artículo 8: cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera.

Artículo 9: traslado de mercancías bajo control aduanero destinadas a la importación.

Artículo 10: formalidades en relación con la importación y la exportación y el tránsito

X. Diseño Metodológico

10.1. Área de Estudio

El área de estudio se basa en la inversión pública del Estado de Nicaragua en los puertos fronterizos de Puerto Corinto y Frontera de Peñas Blancas.

10.2. Tipo de Estudio

El tipo de estudio que tiene la investigación es descriptivo ya que tiene como propósito describir las cualidades en la implementación de la facilitación del comercio en los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas.

10.3. Enfoque del Estudio

Por el enfoque que tiene la investigación es cuantitativo y cualitativo porque se hace en base a la medición numérica, interpretando la realidad de manera inductiva para entender el desarrollo del proceso de facilitación del comercio en las terminales arriba mencionadas.

10.4. Tipo de Muestreo

Para el desarrollo de la investigación hemos tomado las muestras de Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas, considerando las inversiones públicas en los puertos fronterizos de Corinto y Peñas Blancas y como ha sido su crecimiento económico, según la base de datos del SNIP, BCN y MHCP, en el periodo de estudio 2010-2020.

10.5. Operacionalización de Variables

Variable	Definición	Indicadores	Fuentes
<i>Inversión Pública</i>	Gasto de recursos destinado a incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico de dominio público y/o de capital humano, para ampliar la capacidad de país para la prestación de servicios, o producción de bienes.	Monto anual de inversión pública.	BCN
<i>Crecimiento Económico</i>	El crecimiento económico es el aumento de la renta o valor de bienes y servicios finales producidos por una economía (generalmente de un país o una región) en determinado periodo (generalmente un año)	PIB	BCN
<i>Gasto Publico</i>	El gasto público total es la cuantía monetaria total que desembolsa el sector público para desarrollar sus actividades.	Tasa de crecimiento del gasto público total	MHCP
<i>Inversión Pública en Infraestructura</i>	Es el costo que recae en la inversión, utilizando las partidas presupuestarias de las diferentes administraciones públicas como instrumento de financiación de la infraestructura, bien sea directamente con cargo a la partida de inversiones reales, o bien con cargo a transferencias corrientes en subvenciones.	Crecimiento económico	MHCP SNIP

10.6. Plan de Recolección de Datos

La fuente de datos, es documental ya que la información procede de fuentes secundarias, libros, revistas, informes entre otras; tratando de hacer análisis comparativos e interpretación de los datos.

De igual manera se harán mediante el estudio de documentos publicados en la web del BID sobre el desempeño de los puertos fronterizos de Nicaragua, abordando las capacidades y necesidades existentes en dichos puertos.

10.7. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos

10.7.1. Técnicas

- Extracción de datos afines al tema.

10.7.2. Instrumentos

- Bases de datos SNIP, MHCP, BID

10.7.3. Procedimientos de recolección

- Se utiliza Microsoft Excel para tabular y graficar las observaciones. Luego se procede a un análisis de estadísticas descriptivas que permite evidenciar el comportamiento de las variables en estudio y sus componentes.
- Se utiliza el procesador de texto Word para la redacción de la investigación.

XI. Análisis de Resultados

11.1. Inversión pública en infraestructura portuaria en Nicaragua.

Según (Perez S, Silva S, & Roa C, 2015) “Análisis del impacto del gasto público en la economía nicaragüense durante el periodo 2010-2015”: El Programa de Inversión Pública es el principal instrumento del Gobierno de Nicaragua para generar bienestar social y desarrollo económico en un marco de gasto fiscal. La inversión pública es un sistema administrativo del Estado que tiene como finalidad orientar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país, entre dicha inversión destaca la inversión pública en infraestructura portuaria.

El presupuesto general de la república representa la principal herramienta de política económica y social que tiene a su disposición el Gobierno para satisfacer las necesidades concurrentes de la nación nicaragüense. Bajo esa premisa el Estado tiene la responsabilidad de dar un uso adecuado y óptimo de los recursos públicos, considerando las prioridades nacionales y bajo los principios de eficiencia, transparencia y rendición de cuentas.

Con la inversión en infraestructura portuaria se fortalece el comercio exterior del país, y consecuentemente tiene un impacto positivo en el crecimiento económico y hace que contribuya a que Nicaragua se vuelva competitiva mediante el uso eficiente e integrado de la fiscalización de las operaciones portuarias.

Según la CEPAL (pág. 15): Las actividades portuarias comprenden aspectos físicos, comerciales, sociales y estratégicos que deben ser armonizados con el propósito de lograr una transferencia eficiente de la carga entre distintos medios de transporte. Las prioridades que los gobiernos asignen a dichos aspectos determinarán la posibilidad de lograr un funcionamiento rentable.

Cuando un país no invierte o moderniza su infraestructura portuaria, tal carencia afecta la eficiencia portuaria y la competitividad del comercio exterior, así como genera trabas al comercio exterior. Esta problemática es conducente a que el Estado invierta en infraestructura, para mejorar el acceso a mercancías, invertir en tecnología portuaria lo cual

permitirá un proceso de desembarque en menos tiempo. Es decir, cualquier puerto con limitaciones restringe su potencial capacidad de competencia; pues, a la falta de infraestructura y a la escasez de demanda y operadores, el sector portuario podría presentar “significativas barreras a la entrada” de bienes y servicios.

Nicaragua moviliza la mayor parte de su carga a través de seis puertos marítimos estatales entre los que se encuentra el Puerto Corinto y la aduana de Peñas Blancas; el Gobierno a través de la empresa portuaria nacional (EPN), ha implementado un plan de control de mercaderías entrantes y salientes pasarán por el control de carga y descarga inspeccionando si la mercadería que sale es la misma que se encuentra declarada.

Por otra parte, en el marco de la creciente competencia portuaria, el Gobierno de Nicaragua a través de la Empresa Portuaria Nacional decidió reducir las tarifas de cobro por el uso de sus instalaciones, el objetivo es que los puertos del país capten mayores volúmenes de cargas y superen los ingresos de contenedores al país, de esta forma los puertos se han ido especializando tanto en sus tráficos como en la oferta de sus servicios, se desarrollan complejos sistemas de manipulación y de almacenamiento para los diversos tipos de carga.

11.1.1. Inversión en Infraestructura Portuaria de Nicaragua en Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas 2010-2020.

El Gobierno de Nicaragua ha efectuado fuertes inversiones en torno a mejorar el tráfico portuario, a lo largo del periodo 2010-2020, lo cual se puede destacar que se han tenido buenos resultados en términos de crecimiento de tráfico portuario.

Desde el año 2010 en Puerto Corinto se han adquirido equipos para mejorar la eficiencia portuaria en este periodo se adquirieron 3 cargadores frontales adicionales, 4 cabezales y 8 rastras para transferencia, al igual que se construyó un antepuerto, por otra parte se desarrolló un software portuario y se adquirieron 21 montacargas, 4 remolcadores y 4 lanchas y capacitación permanente para mejorar la capacidad portuaria, que a través de estos equipos modernos de transferencia se garantiza seguridad operativa en el manejo de la carga.

La EPN desarrolla permanentemente programas de fortalecimiento de los Sistemas de Seguridad Integral, poniendo en marcha las medidas que han permitido alcanzar los

estándares de seguridad necesarios y cumplir con las normativas exigidas por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Trámites aduaneros ágiles y sencillos garantizan menores tiempos y costos más bajos de exportación e importación, e impactan positivamente en la competitividad del país. En Nicaragua, la agilidad de los procesos del comercio exterior por la vía marítima ha mejorado por medidas concretas, como el antepuerto y la coordinación interinstitucional en Puerto Corinto y peñas blancas.

(pág. 3) Según un informe quinquenal presentado por la EPN muestra algunos datos que señalan algunos avances en puerto corinto y peñas blancas; a Administración Portuaria de Corinto contaba para el 2007 con 218 trabajadores permanentes y 39 temporales. De los permanentes, 127 (58%) eran administrativos y 91 (42%) operativos. En 2011 el total de trabajadores permanentes fue de 277 y 52 temporales. Del total de trabajadores permanentes el 44% (109) pertenece al área administrativa y el 56% (138) al área operativa, es notable como el personal laboral aumento significativamente.

Por otra parte en el período 2007 – 2011, la administración de la Empresa Portuaria Nacional efectuó inversiones totales con fondos propios por US\$15,778,366 algo sin precedentes en la historia del Sistema Portuario Nacional, con el objetivo de modernizar y dotar a los puertos de los medios de trabajo modernos para mayores y mejores resultados, entre las que se destacó adoquinado de terreno para parqueo y control de camiones, en Puerto Corinto, reparación de Losa de muelle de carga general y contenedores en Puerto Corinto.

Del periodo 2010 al 2011 Nicaragua registro un movimiento de carga por toneladas métricas de 3.0 millones de T/M a 3.4 millones de T/M, en periodos anteriores los movimientos de carga eran menores de 2.7 millones de T/M.

Al finalizar el 2011, el Activo Total de la EPN ascendió a 1,364.3 millones de córdobas, un 34% mayor de lo encontrado a inicios de 2007, mientras que el Pasivo total fue de 816.7 millones de córdobas, un 23% menor que el inicial, para un Patrimonio positivo de 545.7 millones de córdobas, equivalentes a un 40% del total del Activo.

En 2012 Nicaragua logró un incremento en términos de comercio exterior, fue un año histórico para el país, tanto en exportaciones del régimen aduanero nacional como de zonas

francas, alcanzando un total de US\$5, 004,000.00 millones y un crecimiento del 17% respecto al año anterior.

Para el año 2012-2016 la EPN destino C\$ 458.2 millones de córdobas para la reparación, reposición y compra de equipos para el buen funcionamiento de todos los puertos. Por otra parte, la EPN se planteó invertir en el período 2012 – 2016 la cantidad de US\$326.8 millones de dólares los que obtuvo a través de recursos propios para reinversión y créditos de organismos financieros tanto nacionales como internacionales.

Del año 2012-2016 se logró obtener un volumen total de 21.3 millones T/M de carga internacional, de igual forma se atendieron 3, 644 buques de carga internacional, por otra parte, se logró 1.3 millones de T/M de carga cobataje.

En el periodo 2012-2016 se logró llegar a un total de 21.3 millones de toneladas de carga internacional, se atendieron 3,682 buques de carga internacional, 1,306.7 miles de toneladas métricas de carga cabotaje y se atendieron 75,509 embarcaciones de cabotaje.

El Puerto de Corinto movilizó en este periodo el 75% de la carga internacional estimada y atendió el 62% de los buques de carga internacional.

En Puerto Corinto se movilizó un total de 15.6 millones de toneladas métricas de carga y brindó atención a 2,289 buques internacionales, alcanzando en el año 2016 un total de 3.5 millones de toneladas métricas, y 455 buques de diferentes tipos de cargas.

La EPN invertido en los medios necesarios para garantizar las condiciones técnicas y materiales apropiadas a los puertos, de manera que éstos puedan brindar sus servicios a los usuarios con eficiencia y calidad, con medios modernos y condiciones de trabajo adecuadas.

Parte importante del comercio de Nicaragua se realiza por vía terrestre. En este contexto, la infraestructura de transporte, los procesos aduaneros y la infraestructura y equipamiento de los pasos de frontera cumplen un papel primordial en su competitividad, una de las formas que se ha llevado la inversión es a través de créditos externos en torno a mejorar la eficiencia portuaria.

Para el año 2014 el Banco Interamericano de Desarrollo BID aprobó un crédito ejecutado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en \$ 57.700.000.00 millones de dólares el

objetivo es fortalecer la competitividad del comercio externo de Nicaragua mediante la modernización de la infraestructura, el equipamiento y los sistemas fronterizos en los pasos de frontera Peña Blanca, San Pancho y El Guasaule (los tres pasos de frontera), buscando garantizar la coordinación eficiente y eficaz de los controles por parte de las instituciones con responsabilidad sobre ellos.

Los objetivos específicos son: 1- implantar un sistema físico y normativo de procesos y herramientas de control efectivo; y 2- dotar los tres pasos de frontera con la infraestructura y el equipamiento para responder efectivamente a los procesos y las herramientas de control de cargas y personas.

Según datos avalados por la Dirección General de Aduanas DGA, las exportaciones del periodo 2015-2019 representaron 5,2% de crecimiento, mientras que las importaciones registraron -5.0% en ese sentido es notable el crecimiento que se ha venido registrando en los años anteriores.

Los rápidos e importantes cambios observados en la economía nicaragüense en los últimos diez años, con impactos en los niveles de producción e intercambio, en el ciclo marítimo y en toda la industria del shipping y la logística, han afectado de distinta manera los puertos del país. Esa afectación no es solamente para sobrellevar la volatilidad o los momentos de menor actividad, sino también para enfrentar los nuevos escenarios, tanto del comercio mundial como del movimiento marítimo y las líneas navieras, y la situación emergente de sus propias realidades, como por ejemplo aquellos que están cercanos al límite de sus posibilidades de expansión.

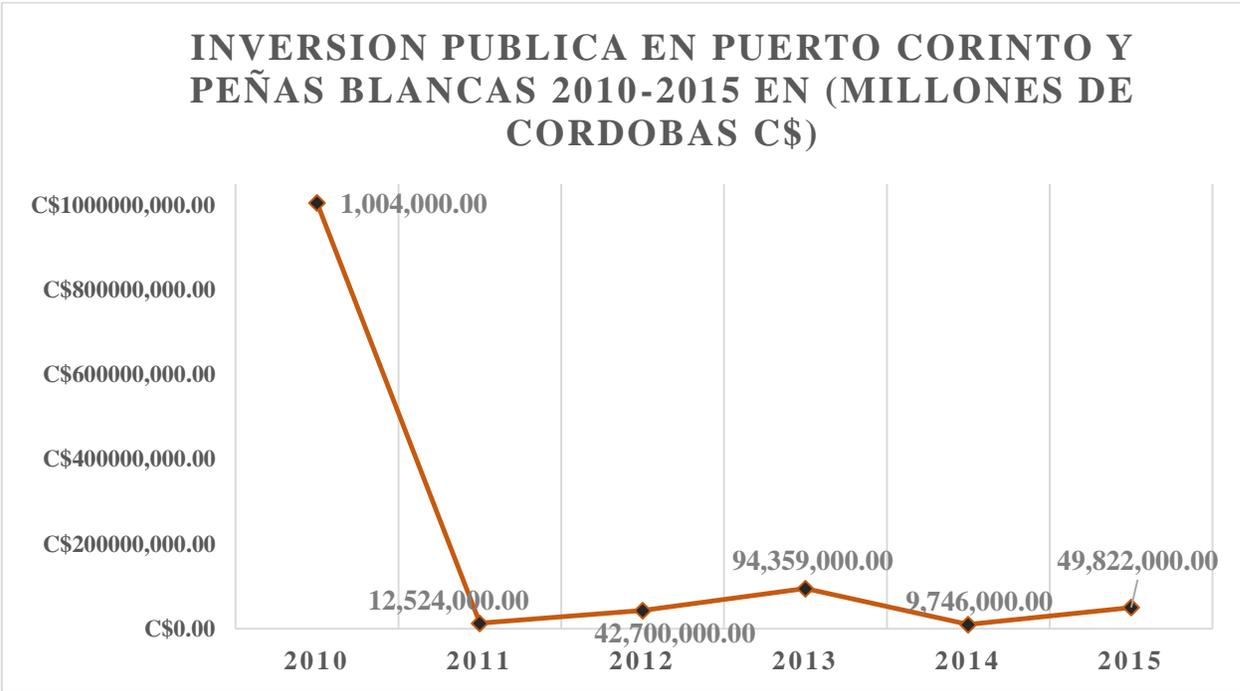
Las inversiones habitualmente realizadas por el sector público han mantenido un alto nivel de importancia, pero ya no será suficiente; es preciso expandir la inversión pública en los puertos, esto supone una puerta al mundo para el envío y recepción de una gran variedad de mercancías, contribuyendo a la riqueza y a la actividad comercial del territorio nicaragüense que forma parte de su área de influencia.

En el año 2019 la EPN movilizó 4.8 millones de toneladas métricas (TM), 69% corresponde a importaciones (3.3 millones TM) y 31% exportaciones (1.5 millones TM), presenta incremento anual del 4% en relación a 2018 (4.6 millones TM). Se atendieron 623 buques

internacionales, 33 buques más que 2018 (590 buques), lo que representa un crecimiento anual de 6%, se movilizaron 101,977 contenedores, se atendieron 623 buques internacionales, se movilizaron 178,914 toneladas métricas de carga y se atendieron 16,670 embarcaciones en cabotaje nacional.

Según informe de la empresa portuaria nacional hasta mayo del 2020, manejo 456.8 mil toneladas métricas (TM) carga internacional, de lo cual Puerto Corinto participo con 83.6%, por otro lado, movilizó 1483 contenedores refrigerados, se atendieron 36 buques internacionales, de esta forma se ha ido avanzando, y según datos han demostrado que las inversiones han sido eficientes demostrando mejores resultados año con año.

Tabla 1 Inversión Pública en Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas



Fuente Elaboración Propia con datos del SNIP Y MHCP.

En el gráfico se muestra el comportamiento de la inversión pública totalizada por año; en Puerto Corinto y Peñas Blancas en el periodo 2010-2015, en estos periodos el año que mostro mayor inversión pública fue 2010 con una inversión de C\$ 1,004,000.00

Sin embargo en los años posteriores la inversión pública no dejo de ser importante y eficiente; en el año 2010 se llevó a cabo una inversión de obras civiles para montajes de subestaciones

en corinto ejecutada por la Empresa Nacional de Transmisión Eléctrica (ENATREL); por un monto de C\$ 2,087,000.00 Millones de córdobas, para mejorar la funcionalidad e instalaciones del puerto, en ese mismo sentido se destinaron C\$5,000,000.00 millones de córdobas para la reparación de diques del puerto corinto, esta inversión tuvo como finalidad la construcción de un muro para evitar el paso del agua a las áreas del puerto; Por otra parte se llevó a cabo una inversión de C\$ 22,000,000.00 Millones de córdobas para el mejoramiento de la carretera pavimentada Chinandega-Corinto, esta inversión radica en un punto estratégico para un país que desea crecer en comercio exterior e interior.

Sobre la base de condiciones anteriores se realizó un préstamo por el Banco Interamericano de Desarrollo de C\$ 176, 350,00.00 millones de córdobas para el mejoramiento de la carretera pavimentada Chinandega-Puerto Corinto, esta inversión radica en un punto estratégico para un país que desea crecer en comercio exterior e interior.

El Gobierno a través del instituto nicaragüense de estudios territoriales llevo a cabo una inversión en la elaboración de carta náutica portuaria en el puerto corinto con la suma de C\$ 796, 787,000.00 millones de córdobas, lo cual consisten en datos digitalizados conforme a la Especificación de Producto ENC S-57 de la OHI, que recoge todos los elementos relevantes de la cartografía necesarios para la seguridad de la navegación, como línea de costa, batimetría, balizamiento, luces etc.

En Peñas Blancas se ejecutó una inversión por el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) para la reparación de capa de rodamiento en el parqueo sur del complejo aduanero peñas blancas por un monto de C\$ 2,279,900.00 millones de córdobas.

Para el año 2011 se ejecutó del presupuesto general de la republica C\$ 111, 100,000.00 millones de córdobas a la Empresa Portuaria Nacional, de lo cual se destinó C\$ 3, 559,633.59 millones de córdobas para obras de protección del Dique de Corinto.

Por otra parte, en Peñas Blancas se realizó una inversión por el Ministerio de Gobernación para la rehabilitación y ampliación de edificio de Migración y Extranjería de Peñas Blancas por un monto de C\$2,000,000.00 millones de córdobas, también se ejecutó una inversión de C\$ 6,965,000.00 millones de córdobas para mejorar el equipamiento para albergue de Migración y Extranjería.

En el año 2012 se ejecutó del presupuesto de la republica C\$40, 000,000.00 millones de córdobas a la empresa portuaria nacional de los cuales se destinó C\$ 7, 700,000.00 millones para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en el puerto corinto; con la finalidad de aumentar el flujo en varias direcciones determinadas, reducir el oleaje o evitar la decantación de arena.

La Empresa Nacional de Transmisión Eléctrica (ENATREL) llevo a cabo una inversión de 138km de línea de alta tensión para interconectar las subestaciones (Corinto-Chichigalpa-El Viejo-Chinandega).

En el año 2012 el Ministerio de Transporte e Infraestructura MTI llevo a cabo una inversión de C\$ 20, 000,000.00 millones de córdobas para la construcción de estaciones de pesaje (frontera guasaule, frontera Peñas Blancas y san Benito). En las estaciones de pesaje de camiones las autoridades de tráfico verifican que los transportistas cumplan todos los requerimientos legales establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, y sus modificatorias; no sólo en lo referente a peso, sino también a otros aspectos como permisos, licencias, características del vehículo y de la carga. En ese mismo sentido el gobierno a través de un programa de inversión pública destino C\$15, 000,000.00 millones de córdobas para reforzar la inversión en estaciones de pesaje en el puerto fronterizo de Peñas Blancas.

En el año 2013 se ejecutó del presupuesto de la Republica a la Empresa Portuaria Nacional EPN C\$ 40, 000,000.00 millones de córdobas, el cual se destinó una inversión para el mantenimiento vial de la carretera Chinandega-Corinto con 84.8km de carretera lo cual mejoro la movilidad y acceso de transporte de mercancías.

El Ministerio de Transporte e Infraestructura Portuaria realizó una inversión de C\$ 54, 359,000.00 millones de córdobas para la construcción de estaciones de pesaje (Peñas Blancas y San Benito).

En el año 2014 se destinó del presupuesto de la república C\$ 113, 000,000.00 millones de córdobas a la Empresa Portuaria Nacional, de los cuales se destinaron C\$ 10,000,000.00 millones de córdobas para la rehabilitación de 150 metros de espigón rocoso y dique de arena en el Puerto Corinto.

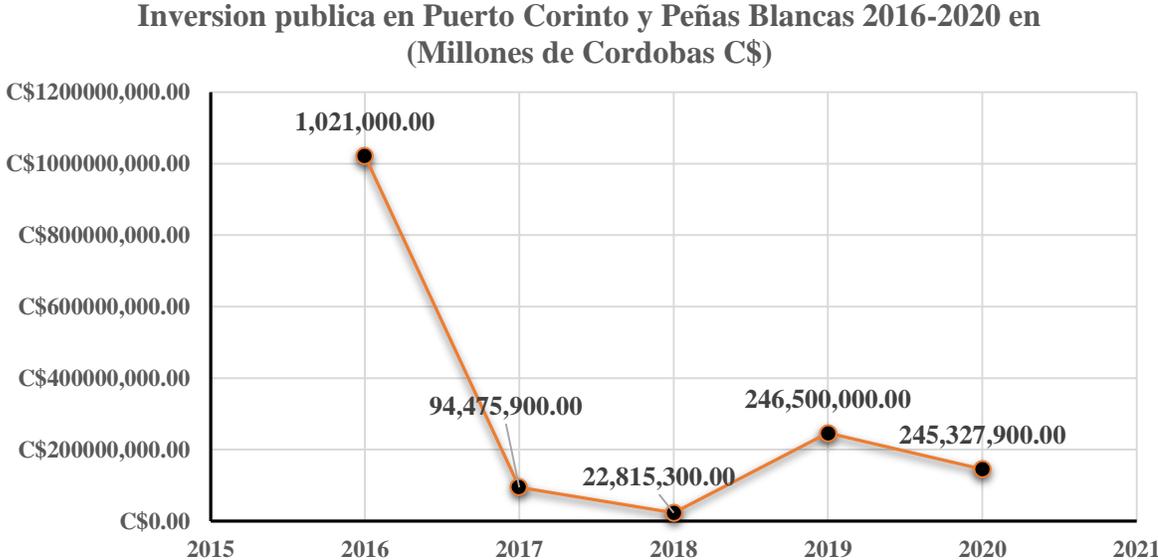
Por otra parte, se desinaron C\$ 2, 546,908.00 millones de córdobas para la construcción de estaciones de pesaje (Frontera Guasaule, frontera Peñas Blancas y San Benito).

La Dirección General de servicios Aduaneros DGA realizó una inversión de 7, 200,000.00 millones de córdobas para el mejoramiento de la infraestructura del edificio de la administración de aduanas de Peñas Blancas y la construcción de estacionamiento de vehículos.

En el año 2015 destinó del presupuesto de la republica C\$111, 000,000.00 millones de córdobas a la empresa portuaria nacional de los cuales C\$ 20, 000,000.00 millones se destinaron para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en el puerto corinto, el gobierno llevo a cabo un proyecto que sumo la cantidad de C\$ 24, 822,633.00 millones para la mitigación y regeneración del dique costero del Puerto Corinto Chinandega.

El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), destino C\$ 5, 000,000.00 millones para reforzar la inversión en la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena de Puerto Corinto.

Tabla 2 Inversión Pública en Puerto Corinto y Peñas Blancas



Fuente Elaboración propia con datos del SNIP Y MHCP

En el siguiente gráfico se muestra el comportamiento de la inversión pública en Puerto Corinto y Peñas Blancas 2016-2020, en donde se registra un mayor desembolso público anual es en el año 2016 de C\$ 1, 021,000.00 millones de córdobas. Sin embargo, las inversiones en los años posteriores no dejaron de ser importantes en la eficiencia de Puerto Corinto y Peñas Blancas.

En el año 2016 se destinó del presupuesto anual de la republica C\$75, 000,000.00 millones de córdobas a la Empresa Portuaria Nacional (EPN).

En ese año se transfirió a la alcaldía de Corinto la cantidad de C\$795, 561,000.00 millones de córdobas esto para la mitigación y regeneración de dique costero del puerto corinto, por otra parte el estado destino C\$127, 676,859.80 millones de córdobas para reemplazo y equipamiento de las instalaciones fronterizas de peñas blancas.

El estado continuó con las inversiones de infraestructura portuaria en el año 2016 en el que destino C\$2, 149,491.00 millones de córdobas para el mejoramiento y equipamiento de la administración de aduanas de Peñas Blancas.

En el año 2016 se creó un préstamo al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que sumo C\$96, 200,000.00 millones de córdobas para llevar a cabo un proyecto, con el fin de reemplazar y equipar las instalaciones fronterizas en Peñas Blancas, para completar pagos por consultoría, diseño y construcción del puesto de control de frontera de peñas blancas, es decir dar un mejor desempeño y reducción del nivel de riesgo de fallos.

En el año 2017 se destinó del presupuesto a inversiones de infraestructura portuaria, por un monto de C\$50, 000,000.00 millones de córdobas el cual se destinaron C\$ 10, 000,000.00 millones de córdobas para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en Puerto Corinto.

En el sector acuático, con el fin de garantizar el buen estado técnico y prevenir los accidentes en los espacios acuáticos, se realizaron 4,916 inspecciones técnicas a embarcaciones y artefactos nacionales, se elaboraron 13,882 documentos de navegación, se realizaron 925 visitas oficiales a buques en actividad internacional que arribaron a puertos nacionales y se garantizó el estatus de Puerto Seguro a cinco puertos nacionales (Corinto, Sandino, San Juan del Sur, el Bluff y Arlen Siu).

Se invirtió en contratación y ejecución del diseño y construcción para la modernización de los Puestos Fronterizos de Peñas Blancas y el Guasaule. Por otra parte, se destinaron C\$ 84, 475,916.35 millones de córdobas para el reemplazo y equipamiento de las instalaciones fronterizas en Peñas Blancas.

En el año 2018 se destinó del presupuesto del estado C\$ 51, 000,000.00 millones de dólares, de los cuales se destinaron C\$ 5, 000,000.00 millones de córdobas para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en el Puerto Corinto.

Con el mismo objetivo se destinó C\$ 17, 815,365.61 millones de córdobas para reemplazo y equipamiento de las instalaciones fronterizas en Peñas Blancas.

En el año 2019 se presupuestó para la Empresa Portuaria Nacional C\$ 54, 000,000.00 millones de córdobas, el cual se destinaron C\$10, 000,000.00 millones de córdobas para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en el puerto corinto. Reemplazo y Equipamiento de las Instalaciones Fronterizas en Peñas Blancas por C\$ 236, 500,000.00 millones de córdobas.

En el Puesto de Control de frontera de Peñas Blancas se terminó la construcción de un edificio; se inició la instalación de equipos especializados: 10 escáneres de maletas, un incinerador, una báscula de pesaje de ganado y un sistema de pesaje en movimiento. Así mismo se inició con la construcción del Tiangué para los Trabajadores por Cuentas Propia, como medida de mitigación para dar respuesta a la modernización del comercio ahí existente.

Por otra parte, se realizó un estudio de medición de tiempo de despacho en paso de integración de frontera en Peñas Blancas, que permita agilizar el servicio aduanero.

En el año 2020 se aprobó del presupuesto del estado C\$ 56, 800,000.00 millones de Córdobas a la Empresa Portuaria Nacional, en el cual se destinaron C\$ 5,000,000.00 millones de córdobas para la rehabilitación de espigón rocoso y dique de arena en el Puerto Corinto. Se destinó C\$ 17, 882,752.00 millones de córdobas para Administración del proyecto Reemplazo y equipamiento de las instalaciones fronterizas en Peñas Blancas, así mismo se destinó C\$ 91, 496,746.00 millones de córdobas para Construcción de Tiangué en las

instalaciones fronterizas en Peñas Blancas, también se destinó C\$ 30, 948,458.00 millones de córdobas para la dotación de equipos para las instalaciones fronterizas en Peñas Blancas.

En términos relativos la inversión en infraestructura portuaria ha presentado avances significativos a lo largo del periodo en estudio; sin embargo, el sector portuario, debe tener en cuenta que para un puerto hay tres tipos de infraestructura que inciden directamente en su capacidad para prestar servicios. La primera es la infraestructura de las partes de mar, tales como muelles, molos, malecones, etc. La segunda corresponde a los accesos camineros y ferroviarios que tenga el puerto y, la tercera, corresponde a los espacios para almacenaje (patios, bodegas, etc.) que éste tenga. Cualquiera de ellos que se haga restrictivo, limita la capacidad del puerto; por esta razón, al referirse a la infraestructura portuaria la inversión debe tomar en cuenta estos aspectos.

11.2. Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas antes de la implementación del Programa Gestión Coordinada de Fronteras.

11.2.1. Puerto Corinto

En el Puerto Corinto se moviliza la mayor parte de carga, tanto exportación como de importación. Se ubica en la costa del Pacífico del país, en el departamento de Chinandega, en la desembocadura del Estero El Realejo. Se localiza en las coordenadas Latitud 12° 28´Norte y Longitud 87° 12´Oeste. Dispone de un muelle marginal de 610 m de largo, una terminal líquida y un antepuerto, además de bodegas para el almacenamiento de mercancías, espacios a cielo abierto y una terminal de contenedores.

Ahora bien, el crecimiento en el Puerto Corinto ha sido bastante significativo en los años de estudio sin embargo, las demoras en los movimientos portuarios siguen siendo obstáculos para el crecimiento y empuje que mantiene nuestra economía ya que la infraestructura del muelle se ha quedado pequeña gracias al crecimiento del volumen de la carga de contenedores.

Tabla 3 Contenedores Movilizados

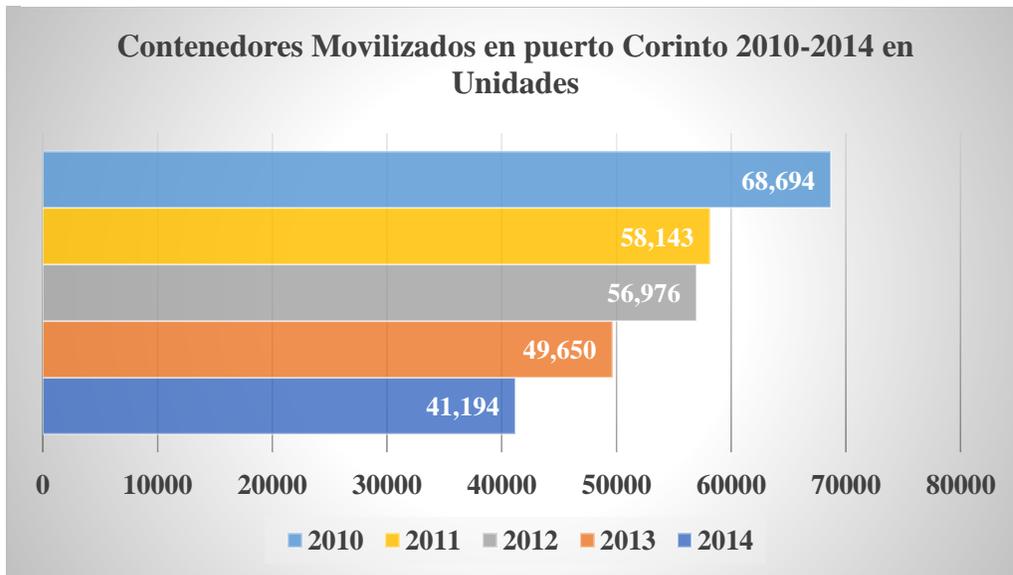
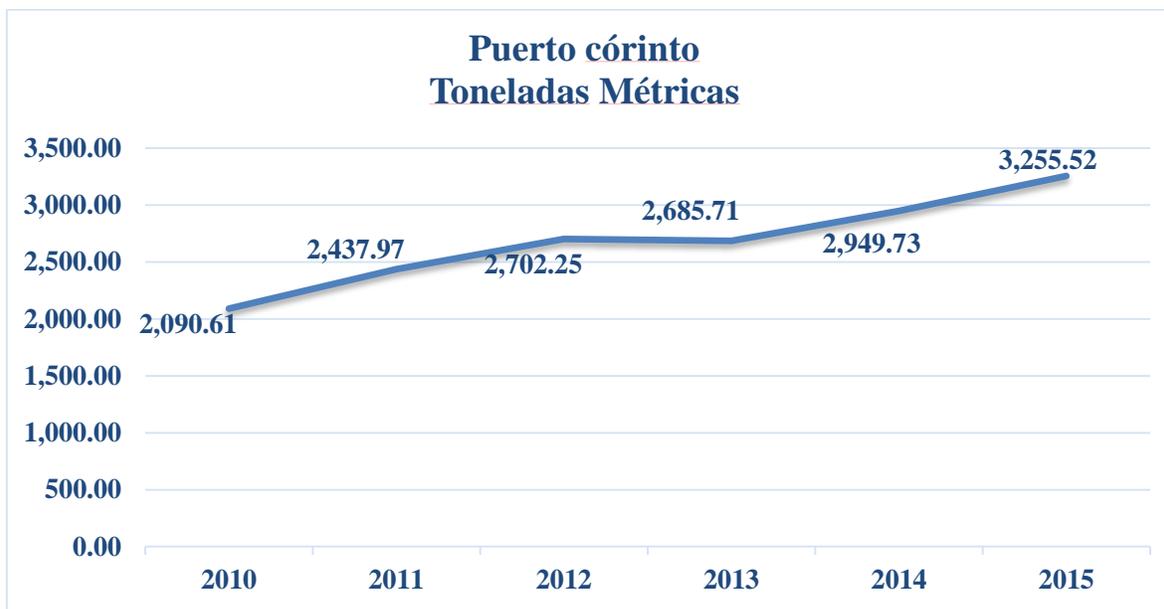


Tabla 4 Toneladas Métricas



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los informes anuales

En esta gráfica de barra se muestra cómo han ido incrementando la cantidad de contenedores movilizados en el Puerto Corinto junto con las toneladas métricas en el periodo 2010-2015. No obstante a pesar que la cantidad de unidades aumentan en cada año, los procesos siguen siendo lentos, y los empresarios utilizan los puertos de los países vecinos porque representan menores costos de operación.

En Puerto Corinto, se han realizado mejoras importantes, tales como el antepuerto, pero aún persisten debilidades en su infraestructura.

En el año 2010 los puertos de Centroamérica mostraron tendencias mixtas y el puerto de Corinto de Nicaragua se colocó en tercera posición en cuanto al porcentaje de crecimiento, pero siguió siendo el que menos contenedores tramita.

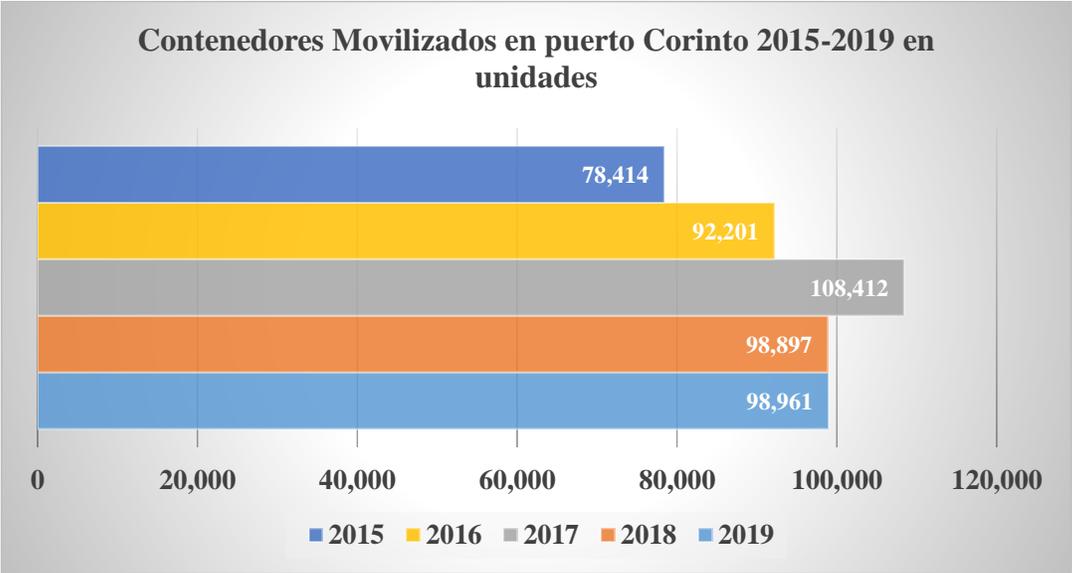
En el año 2012 podemos observar que el volumen de carga creció en un 11.8% con respecto al 2011.

Para el año 2013 los datos detallan que el Puerto Corinto movilizó 58,143 contenedores 1,167 más unidades que en el 2012.

Corinto es el puerto más importante de Nicaragua, ya que es el único que recibe cargas en contenedores a granel líquido y sólido, vehículos, carga general y especial.

Mario Amador, presidente de la Cámara de Industrias de Nicaragua indico que si el Puerto Corinto mejorara su infraestructura el movimiento de carga sería muy superior ya que muchos exportadores utilizan los puertos vecinos para exportar e importar y eso hace que el volumen de carga que maneja el Puerto Corinto sea menor.

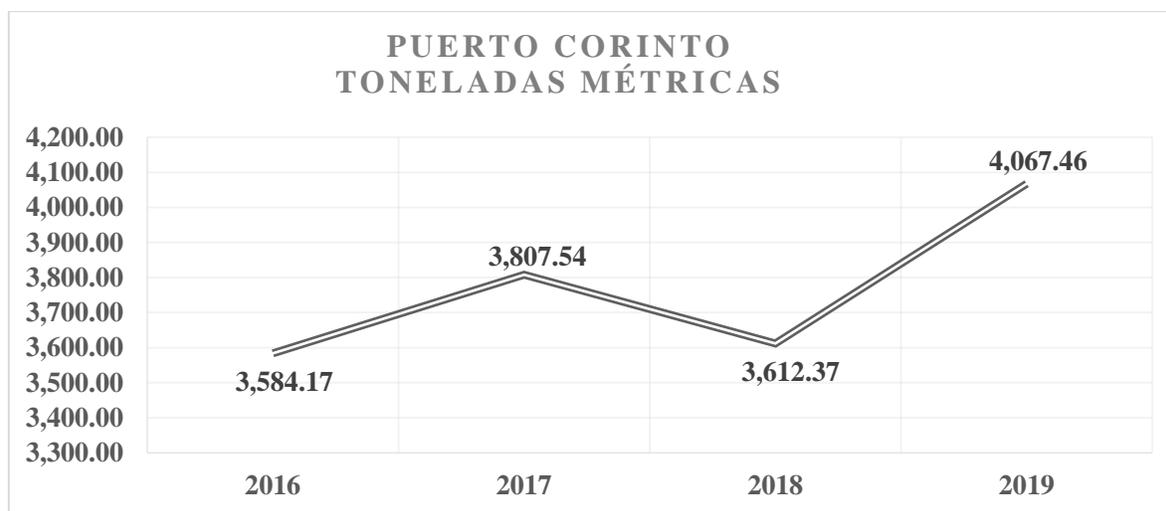
Tabla 5 Contenedores Movilizados



Fuente: Elaboración Propia en base a los informes anuales

A partir del 2007 hasta el 2014 el progreso en la atención a los usuarios de este puerto mejoró significativamente con la construcción de edificaciones y la adquisición de nueva maquinaria para el traslado de los contenedores. En este sentido se inauguró en 2014 dentro de las instalaciones la Ventanilla Única para Importación que permite mayor agilidad a este proceso logístico.

Tabla 6 Toneladas Métricas



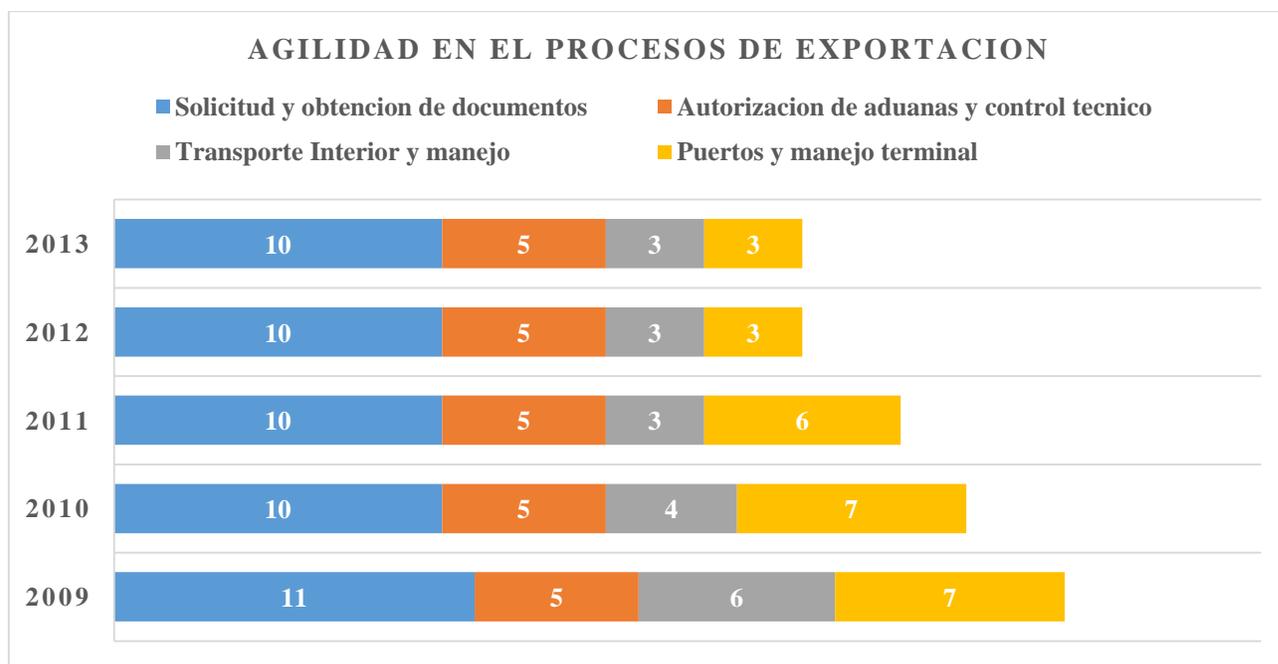
Fuente: Elaboración Propia en base a los informes anuales

Uno de los grandes avances que ha tenido el Puerto Corinto es que han agilizado varios trámites desde el 2015, en la revisión de los buques dura media hora, y antes el tiempo era de dos horas y media, por este motivo seguimos observando el aumento de la movilización de los contenedores donde en el año 2017 fue el más alto siendo de 108,412 contenedores.

Los trámites aduaneros ágiles garantizan menores tiempos y costos más bajos de exportación e importación, e impactan de manera positiva en la competitividad del país. En Nicaragua, la agilidad de los procesos del comercio exterior ha mejorado por medidas concretas, como el antepuerto y la coordinación interinstitucional en Puerto Corinto. Sin embargo, continuamos mostrando rezagos respecto a nuestros vecinos centroamericanos.

Como parte del proceso de las inversiones que es mejorar la agilidad en los puertos, se muestran los días que dilata cada proceso y como ha disminuido ese tiempo desde el 2009 hasta el 2013.

Tabla 7 Procesos de Exportación



Fuente: Doing Business

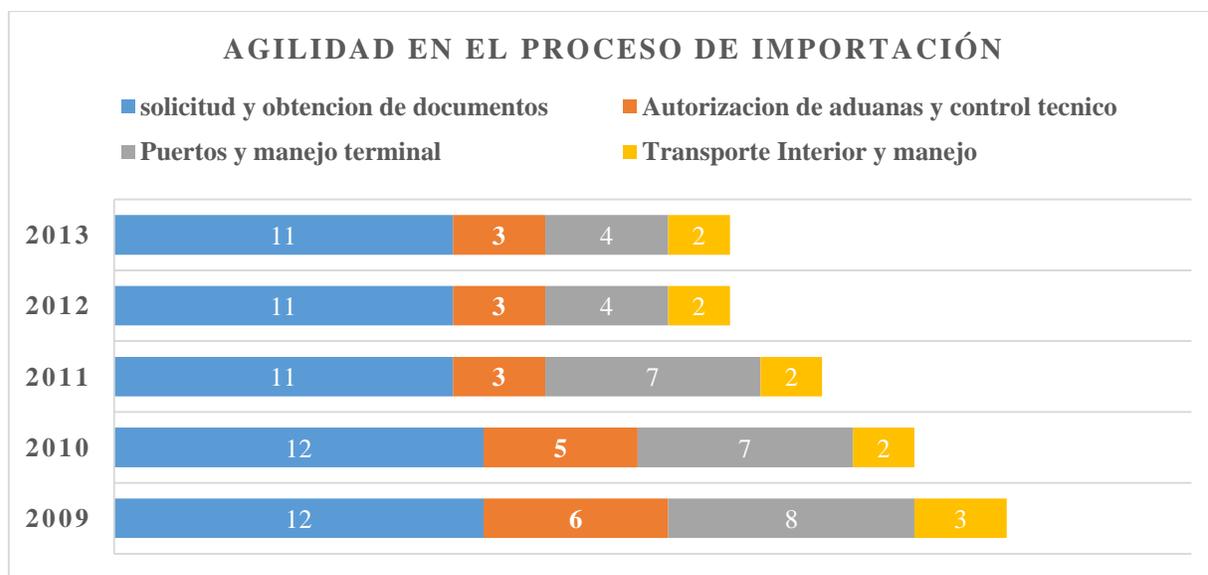
La solicitud y obtención de documentos es la parte del proceso de exportación que más tiempo consume. De 2009 a 2013, sólo disminuyó en un día el número de días necesarios para preparar los documentos de exportación, al pasar de 11 días en 2009 a 10 días en 2010.

El procedimiento de transporte Interior y manejo no registro ninguna disminución de 2009 a 2013, ubicándose en 5 días.

Para la autorización de aduanas y control técnico ha disminuido pasando de 6 días a 3 días. Este sistema habilito el envío de la documentación requerida en formato digital y determina el canal de selectividad para las declaraciones de mercancías. Este puede ser verde (sin reconocimiento físico ni documental), amarillo (con reconocimiento documental) o rojo (con reconocimiento documental y físico).

El tiempo en puertos y manejo de terminal que comprende el tiempo de espera en puerto, por ejemplo, en zona de espera y el tiempo de embarque, disminuyó para las exportaciones de 7 días en 2009 a 3 días en 2013.

Tabla 8 Agilidad Proceso de Importación



Fuente: Doing Business

El tiempo de solicitud y obtención de documentos pasó de 12 días en 2009 a 10 días en 2013.

El tiempo en puertos y manejo de terminal disminuyó de 6 días en 2009 a 3 días en 2011, cabe mencionar que no se realizan inspecciones de noche por que se carece de iluminación adecuada, lo cual crea costos para los importadores al tener que mantener naves en altamar durante más tiempo.

El tiempo de autorización de aduana y control técnico, para las importaciones vía marítima, se redujo 4 días de 2009 a 2012. Por otra parte el tiempo de transporte interior y manejo se redujo de 3 días en 2009 a 2 días en 2010.

Algunos de los avances entre 2015-2019

- Se requiere de menos tiempo para importar por la vía marítima.
- Mejoras en los sistemas informáticos para solicitud de documentación y pagos, y establecimiento de procedimientos de contingencia ante fallas en los sistemas.

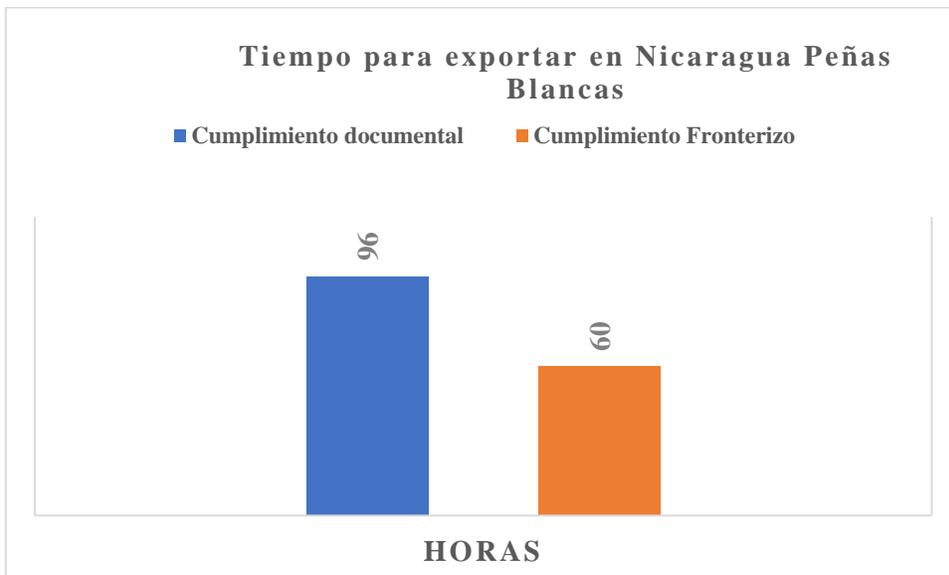
- Avances en los procesos de integración aduanera regional.
- La coordinación interinstitucional y la gestión aduanera en puerto Corinto.

En otra palabra, aunque se observan esfuerzos constantes por disminuir el tiempo en los últimos años, Nicaragua continúa siendo el país de Centroamérica donde toma más tiempo exportar o importar una mercancía.

11.2.2.Frontera Peñas Blancas

Frontera Peñas Blancas, ubicado en el departamento de Rivas al sur de Nicaragua y es frontera con la República de Costa Rica. Este Puesto de Control está habilitado para el ingreso y salida de personas, medios de transporte y mercancías.

Tabla 9 Peñas Blancas



Fuente: Doing Business (2015)

En este gráfico nos podemos dar cuenta que en el año 2015 de acuerdo al estudio de las Plataformas de Centroamérica el 61 por ciento de los principales documentos requeridos para el comercio en Nicaragua están automatizados, y refleja que se destinaban 96 horas para el cumplimiento documental, es decir para obtener, preparar y presentar todos los documentos requeridos para exportar en Nicaragua, siendo así el segundo país donde más horas se

destinan a nivel Centroamericano. Por lo tanto, esto nos quiere decir que Nicaragua tiene proporcionalmente los costos más altos en cumplimiento documental.

El 38 por ciento de las exportaciones nicaragüenses se envían por vía terrestre hacia puertos en Honduras y Costa Rica para su embarque a los mercados internacionales. Lo cual se esperaba que, en un periodo de cinco años, los tiempos de importación y exportación en Peña Blanca se reduzcan hasta en 69 por ciento.

Ahora bien, como parte del proceso de modernización de todas las fronteras de Nicaragua con el fin de mejorar el servicio a todos los usuarios, garantizar la agilidad del comercio y promover la integración centroamericana, el Gobierno de Nicaragua inauguró en el año 2019 el moderno Puesto de Control Fronterizo de Peñas Blancas.

Esta moderna infraestructura cuenta con 16 manzanas y atendiendo camiones con cargas, autobuses, vehículos livianos, pasajeros a pie y tendrá instalaciones de soporte y contención de riesgo sanitario y de seguridad.

La infraestructura del Puesto de Control de Frontera, modernizada funcionalmente y físicamente, con el componente infraestructura completado se procedió, a partir de marzo del 2019, a implementar el “procedimiento de transición para la implantación del modelo de gestión coordinada en frontera” aplicado, este, a las operaciones de comercio exterior que son sometidas a despacho aduanero en la administración de aduana en Peña Blanca.

Con esta nueva infraestructura se ha mejorado la eficiencia en el trámite. La reforma de los procesos incluyó revisión simultánea por una sola parada, y esta secuencia garantiza eficiencia en el trámite de importación, exportación y tránsito.

Duquesne mencionó que como parte de los primeros resultados se han reducido los tiempos de cruces de 36 horas a 89 minutos.

El avanzar en el tema fronterizo y evitar situaciones de ineficiencia y lentitud en los pasos fronterizos han sido aspectos importantes por eso Nicaragua ha aplicado el nuevo modelo de Gestión Coordinada de Frontera, con el objetivo que nuestro comercio exterior sea más competitivo, optimizando los controles en los puestos fronterizos, lo que significa reducir costos al comercio internacional y esto se logra a través de la modernización de la

infraestructura, equipamientos y procedimientos que permitan al final reducir el tiempo de liberación de las mercancías por nuestras fronteras.

A través de la inversión en infraestructura de Puerto Corinto y Frontera Peñas Blancas se logra aminorar los tiempos en los procesos, Por otro lado tenemos una variable que está vinculada llamada costos de transacción por lo que la inversión pública se hace para disminuir esos costos de transacción porque en la medida que se desmayan los costos de transacción eso se traslada al precio que reside los consumidores en el país y al ser menor aumenta un poco el bienestar a través de mayor disponibilidad de dinero.

11.3. Estrategias gubernamentales que existen para fomentar el comercio en Nicaragua.

La orientación de las estrategias gubernamentales se ha enfocado en impulsar el crecimiento económico, desarrollo social y la competitividad de Nicaragua de una forma sostenible y equilibrada, las autoridades del país han realizado una serie de esfuerzos para promover bienestar.

El interés de las autoridades por ampliar las capacidades portuarias deriva de los retos que impone el crecimiento de las actividades económicas. En la medida que Nicaragua ha afianzado mayores niveles de comercio exterior, la capacidad portuaria se ha visto en la necesidad de realizar inversiones inmediatas en infraestructura y equipo logístico.

Los objetivos de las autoridades se enfocan en ampliar los accesos y la infraestructura y equipo portuario con la finalidad de ser más competitivos con respecto a otros puertos fronterizos, con el fin de obtener mayores ingresos procurando alcanzar sostenibilidad financiera.

El comercio es un elemento primordial y excepcional para el desarrollo económico del país, y la globalización no deja de ser el punto fundamental que apunta al fortalecimiento de las relaciones multilaterales para la apertura de nuevos mercados internacionales. Una economía tan reducida como la de Nicaragua, no debe centrar sus exportaciones en un solo mercado, debe de expandir sus fronteras en busca de nuevas oportunidades de mercados.

Según Guzmán” Rol del Comercio Exterior en el desarrollo del país “ (pág. 1) El desarrollo del comercio exterior de mercancías aporta en cuanto a las importaciones el abastecimiento de aquellos bienes esenciales para la producción y para el consumo, y en cuanto a exportaciones, por un lado genera las divisas necesarias para atender el abastecimiento, y por otro lado, facilita el desarrollo de la producción destinada a la exportación.

Para que Nicaragua pueda desarrollarse por completo y tener un mercado amplio a nivel internacional debe trabajar de la mano con las estrategias implementadas de comercio, como por ejemplo la reducción de aranceles aduaneros, el fortalecimiento de la competitividad de sus productos por medio de la inversión en infraestructura, tecnología. Pero antes que nada debe de promocionar sus exportaciones, en las que debe de establecer la diversificación de

sus productos, la implementación de costos bajos para los exportadores, la coordinación de las marcas y el desarrollo de la política comercial.

La inserción de Nicaragua en los mercados internacionales es un reto a seguir, ante una economía global cambiante y cada vez más exigente, debido a los diferentes problemas económicos y financieros que han causado estragos a nivel mundial. El comercio exterior es la respuesta esencial para el desarrollo socioeconómico del país.

11.3.1. Acuerdo de Facilitación de Comercio

Este Acuerdo sobre la Facilitación de Comercio de la OMC podríamos decir que es bastante interesante ya que cuenta con muchas características importantes para mejorar en el aumento de la actividad comercial. La finalidad de este acuerdo es agilizar el movimiento, el despacho de aduanas y la circulación de las mercancías. Su aplicación debería ayudar a los países a reducir las ineficiencias en las fronteras y los costos resultantes.

Algo interesante de este Acuerdo es que tiene una característica particular y es la flexibilidad de su aplicación por los Miembros de la OMC, es decir el Acuerdo permite a cada país determinar cuándo aplicara cada medida de Facilitación del comercio y que apoyo necesitara para su aplicación.

(Hummels, 2001) En su estudio económico calculo y mostro que en promedio una demora en la frontera de un día incrementa los costos en un 0,8%, y también cada día de retraso en las fronteras reduce el comercio en 1%.

El AFC establece aproximadamente treinta y cinco medidas encaminadas a agilizar el movimiento, levante y despacho de aduana de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito.

Esas medidas de índole técnica imponen a los Miembros de la OMC la obligación de:

- 1) Aumentar la transparencia
- 2) Mejorar la gestión pública imponiendo disciplinas a los procedimientos de elaboración de normas y adopción de decisiones
- 3) Aplicar procedimientos y técnicas de controles en frontera racionales y modernizados
- 4) Mejorar la circulación de las mercancías en tránsito.

La aplicación del AFC puede reducir sustancialmente los costos a los que se enfrentan los comerciantes y aumentar los ingresos públicos, cumpliendo así las expectativas del Acuerdo.

11.3.2. Gestión Coordinada de Fronteras

La GCF a pesar que esta ha sido creada desde años anteriores en Nicaragua fue aplicada en el año 2015. La GCF implica la coordinación de los Servicios Públicos y del Sector Privado con el objetivo de mejorar el control fiscal y parafiscal, la seguridad fronteriza y la facilitación del comercio, así como el tránsito de personas, en un marco de eficacia y eficiencia en el uso de los recursos.

En el año 2015 se inició la ejecución de varios programas de modernización fronteriza, bajo el modelo de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF). Estos modelos trabajan en la modernización de la infraestructura, procesos, equipamiento y sistemas en sus puestos de frontera, con el propósito de fortalecer la competitividad del comercio externo de los países. Esto se logra a través de una coordinación eficiente y eficaz de todos los controles requeridos en el ingreso o salida de mercancías y pasajeros, con base en el Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

La GCF es la coordinación y cooperación entre todas las autoridades y organismos que intervienen en el control fronterizo y en los aspectos reguladores que se aplican a pasajeros, mercancías y transportes que se movilizan a través del territorio nacional.

Es importante porque se mejora el nivel de calidad de la gestión administrativa que cumple la Dirección General de Servicios Aduaneros, mediante la aplicación de estrategias, procedimientos y técnicas efectivas en sus distintos puestos de control de frontera.

La implementación de las estrategias es que han sido pilares cruciales para mejorar la eficiencia portuaria y esto se considera como uno de los principales indicadores de desempeño logístico que muestra el rendimiento de la actividad portuaria dentro del comercio mundial. También la eficiencia del transporte marítimo y su gestión en el puerto impactan sobre el precio final de los productos.

La eficacia de la coordinación y colaboración entre estas estrategias resulta esencial para que la carga se entregue en el lugar de destino a tiempo y a un precio competitivo.

El objetivo principal de la competitividad es crear ventajas comparativas que permitan sostener y mejorar la posición de los puertos en el entorno socioeconómico.

Actualmente los puertos, tratan de potenciar sus estrategias en un mercado global donde exista mayor competencia, y donde cada vez se exigen nuevas infraestructuras y mayores facilidades para operar.

XII. Conclusiones

- En conclusión han habido grandes esfuerzos por parte del estado en mejorar la competitividad del país a través de inversiones en infraestructura portuaria utilizando recursos externos e internos, sin embargo se considera que se debe optimizar más los recursos en torno al mejoramiento de infraestructura; Nicaragua a través de los años ha mostrado un buen dinamismo en términos de comercio exterior, ya que posee un régimen comercial abierto esto significa que el estado debe ampliar más las instalaciones así como terminales de carga, ya que se han venido incorporando más productos a la oferta exportable nicaragüenses en la medida en que mayor cantidad de productores se integran al proceso exportador; aprovechando los mercados abiertos.
- Finalmente El puerto Corinto y Fronteras Peñas Blancas han tenido un crecimiento significativo a lo largo de estos 10 años; sin embargo pese a los avances mencionados durante los años la infraestructura aún no cubre las exigencias para la cantidad de contenedores que entran y salen lo que provoca un tiempo más tardado en términos de trámites aduaneros; Las medidas que han contribuido a mejorar la agilidad están relacionadas con el perfeccionamiento en los sistemas informáticos para solicitud de documentación y pagos, el establecimiento de procedimientos de contingencia ante fallas en los sistemas, la coordinación interinstitucional; y la gestión aduanera en el caso de Puerto Corinto, Sin embargo, continuamos mostrando rezagos en términos de espera debido a la gran cantidad de contenedores movilizados por día por consecuente; cuanto más tiempo se tarde el servicio, el servicio será más encarecido, y por lo tanto se deja de atender a otros exportadores e importadores en espera.
- Para dar por concluido las estrategias gubernamentales que han sido enfocadas en mejorar la competitividad del comercio internacional en Nicaragua no solo son documentos con acciones que se deben realizar en el ámbito comercial, sino la materialización del estado a través de los recursos que dispone; sin embargo, esto se

traduce en atraer mejores ingresos en función de las estrategias establecidas por parte del estado, respaldado por el acuerdo de facilitación del comercio; lo cual que exige estrategias para aumentar la competitividad comercial en Nicaragua.

En líneas generales, se puede afirmar que las estrategias para potenciar la competitividad de puerto corinto y peñas blancas, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque, entre otras. Igualmente, una estrategia muy prioritaria es la incorporación de la tecnología en los diversos procesos operativos y administrativos, que se desarrollan diariamente en el puerto marítimo.

En efecto, si no existen los recursos tecnológicos necesarios en la época actual, con todo lo que implica la actividad económica compuesta de diversidad de transacciones y procedimientos de importante relevancia en términos económicos y de seguridad, el puerto no logrará avanzar al ritmo de otros puertos marítimos competidores, por lo tanto, no se podrá crear valor y ventaja competitiva, considerando la gran cantidad de limitantes que supone no contar con la tecnología adecuada.

Una estrategia fundamental, es el diseño y uso de indicadores que puedan medir cuantitativamente y cualitativamente elementos como calidad, eficiencia, utilidad, mercadeo, entre otros elementos inmersos en todo lo relacionado al comercio internacional y la propia esencia de los puertos marítimos, a los fines de incrementar la competitividad dentro de los contextos globalizados.

XIII. Recomendaciones

- Promover y desarrollar infraestructura terrestre, aérea y marítima adecuada, así como velar porque los servicios de transporte se brinden de manera eficiente, segura y sostenible.
- Construcción, ampliación y mejoramiento del sistema portuario y aeroportuario del puerto, ya que se requiere disponer de espacios amplios para realizar las tareas de logística portuaria de Corinto y peñas blancas.
- Invertir en tecnología como aplicaciones de control satelital de cargas en ruta y bodegas, y tecnologías no intrusivas de inspección.
- Construcción, ampliación y mejoramiento de la red vial cercana a puerto corinto y peñas Blancas; con el mejoramiento del sistema vial, los exportadores e importadores tienen un mayor grado de libertad en la elección de puerto, que minimizan los costos de transporte.
- Instalaciones que reflejen un cambio en tecnología para agilizar procesos aduaneros, así como ampliar terminales de contenedores y pavimentos.
- Infraestructura especializada y bien mantenida, diseñada para atraer los servicios de transporte marítimo más eficientes.
- Las modificaciones en el sistema de transporte portuario, para mejorar su conectividad con el interior del país o para conectarlo con las zonas de producción, generan un lugar y un entorno más competitivo.
- Para que un puerto funcione eficientemente se necesita hacer un análisis detallado del movimiento de carga que depende tanto del tipo de embarcaciones que llegan al puerto como de los equipos que operarán, los cuales realizarán la carga y descarga de la mercancía, sin olvidar que se debe de contar con la infraestructura necesaria para tal demanda.
- Si los tráficos son atraídos por un eficiente plan estratégico, pero si no existen las condiciones para brindar el servicio necesario dichos tráficos, la carga nunca más regresará y será operada en el puerto que proporcione mejores condiciones, por lo que la variable que era una ventaja, se opacará por la de la inseguridad y la falta de calidad en el servicio.

- Proponer soluciones logísticas adecuadas a las necesidades de puerto corinto y frontera peñas blancas.
- Contribuir a elevar los niveles de la seguridad, ejerciendo un control sobre los tránsitos internacionales. En este sentido, las fronteras constituyen una de las principales áreas de trabajo para combatir amenazas como: narcotráfico, crimen organizado, tráfico y explotación de seres humanos o terrorismo.

Bibliografía

- Aliaga, C. S. (2019). *“Inversión pública en infraestructura y su aporte en el crecimiento económico de Nicaragua, período 1997-2013”*. Peru. Obtenido de file:///C:/Users/DELL/Desktop/TESIS/InversionPublicaAnalisis2016.pdf
- BID. (2013). *Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y la República Dominicana*. Recuperado el Marzo de 2013, de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Diagn%C3%B3stico-sobre-el-desempe%C3%B1o-de-los-puertos-y-estudio-de-conectividad-portuaria-en-Belice-Centroam%C3%A9rica-y-la-Rep%C3%BAblica-Dominicana.pdf>
- Cabrillo, F. (2004). *Obras escogidas: Edición y estudio preliminar de Francisco Cabrillo*. Biblioteca de la Libertad: Obras escogidas . El copyright. Recuperado el 25 de Noviembre de 2021, de <https://www.elcato.org/sites/default/files/obras-escogidas-libro-electronico.pdf>
- Comision Economica para America Latina y el Caribe. (1999). *Privatizacion portuaria: Bases, alternativas y consecuencias* . Santiago, Chile. Recuperado el 6 de Diciembre de 2021, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2205/1/S9910045_es.pdf
- Garcia, J. (2015). *“Inversión pública en infraestructura y su aporte en el crecimiento económico de Nicaragua*. Tesis, Managua. Recuperado el 15 de Septiembre de 2021, de file:///C:/Users/DELL/Desktop/TESIS/InvInfraestCrecEcNic_Tesis2013.pdf
- González, D. E. (2013). HISTORIA DEL PENSAMIENTO ECONÓMICO. En D. E. González. Recuperado el 15 de Noviembre de 2021, de https://personal.us.es/escartin/John_S_%20Mill.pdf
- Gutierrez, F. C. (1970). *Un economista politico convertido en demorafo por aclamacion popular*. Recuperado el 12 de 10 de 20, de file:///C:/Users/PC-3/Downloads/Dialnet-RobertMalthus-743405%20(3).pdf
- Guzmán-Barrón, César. (s.f.). *Rol del Comercio Exterior en el desarrollo del país*. Lima-Peru.
- Hernandez, L. A. (2007). *Inversion Publica y Privada*. Facultad de Economia.
- Hummels. (2001).
- Marquez, M. (15 de Noviembre de 2015). Importancia y Retos de la Gestión Coordinada. (A. Rojas, Ed.) *Rev. Est. de Políticas P'ublicas*. Recuperado el Martes 01 de Junio de 2021, de <http://www2.aladi.org/sitioaladi/reuniones/ManuelMarquez.pdf>
- MTI. (2008). *Modelo Conceptual de un Puerto Fronterizo*.
- Palmieri, F. G. (2019). *Comercio Internacional (Vol. I)*. Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 25 de Noviembre de 2021, de <https://mail.google.com/mail/u/0/#inbox/FMfcgzGlvVGpvSPLKQXqBKVfmBwgZTp?projector=1&messagePartId=0.1>
- Palmieri, F. G. (2019). *Comercio Internacional*. Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 25 de Noviembre de 2021, de <https://mail.google.com/mail/u/0/#inbox/FMfcgzGlvVGpvSPLKQXqBKVfmBwgZTp?projector=1&messagePartId=0.1>

- Perez , G. (2012). *Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL*.
- Perez S, A. J., Silva S, N. d., & Roa C, W. J. (2015). *Análisis del impacto del gasto público en la economía nicaragüense durante 2010-2015*. Monografía, Unan-Managua, Economía, Managua. Recuperado el 24 de Noviembre de 2021, de <https://repositorio.unan.edu.ni/3336/1/17248.pdf>
- Pérez, I. E. (25 de Mayo de 2016). Las teorías del crecimiento económico: notas críticas para incursionar en un debate inconcluso. (I. E. perez, Ed.) *Revista latinoamericana de desarrollo economico*. Recuperado el 12 de 10 de 2021, de Documents/Las%20teorías%20del%20crecimiento%20económico_%20notas%20críticas%20para%20incursionar%20en%20un%20debate%20inconcluso.html
- Pérez, I. E. (25 de mayo de 2016). Las teorías del crecimiento económico: notas críticas para incursionar en un debate inconcluso. *Revista Latinoamericana de desarrollo economico*. Recuperado el 12 de 10 de 2021, de Documents/Las%20teorías%20del%20crecimiento%20económico_%20notas%20críticas%20para%20incursionar%20en%20un%20debate%20inconcluso.html
- Pérez, I. E. (25 de mayo de 2016). Las teorías del crecimiento económico: notas críticas para incursionar en un debate inconcluso. *Revista Latinoamericana de Desarrollo economico*. Recuperado el 12 de 10 de 2021, de Documents/Las%20teorías%20del%20crecimiento%20económico_%20notas%20críticas%20para%20incursionar%20en%20un%20debate%20inconcluso.html
- Pérez, I. E. (25 de Mayo de 2016). Las teorías del crecimiento económico: notas críticas para incursionar en un debate inconcluso. *Revista Latinoamericana de desarrollo economico, I*. Recuperado el 12 de 10 de 2021, de Documents/Las%20teorías%20del%20crecimiento%20económico_%20notas%20críticas%20para%20incursionar%20en%20un%20debate%20inconcluso.html
- Redon, C. P. (13 de Octubre de 2001). *Acciones e Investigaciones Sociales*. Recuperado el 12 de 10 de 2021, de [file:///C:/Users/PC-3/Downloads/Dialnet-JohnStuartMill-170285%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/PC-3/Downloads/Dialnet-JohnStuartMill-170285%20(1).pdf)
- Rodriguez, C. H. (2012). *Comercio Internacional*. Recuperado el Viernes de Noviembre de 2021, de http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf
- Ruiz, J. S. (2008). *Pensamiento economico*. Bogota, Colombia. Recuperado el 25 de Noviembre de 2021, de <Documents/3-Pensamiento-Economico.pdf>
- Saenz, A. (2002). *Conceptos para la interpretación y análisis del Presupuesto*. ICES, Managua . Recuperado el Lunes de Septiembre de 2021, de <https://docplayer.es/20920497-Conceptos-para-la-interpretacion-y-analisis-del-presupuesto-general-de-la-republica-de-nicaragua.html>
- Ximénez, A. M. (2017). *Comercio Transfronterizo*. Recuperado el Martes 01 de Junio de 2021, de https://funides.com/wp-content/uploads/2019/09/Segundo_Informe_de_Institucionalidad_Econ%C3%B3mica_de_2016_PARA_IMPRENTA.pdf

Anexos



