

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES  
ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**



**ANÁLISIS COMPARATIVO EN LA GESTIÓN DE LA COMISIÓN  
EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA Y SU ROL EN LA ATRACCIÓN DE  
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA DEL ESTADO SALVADOREÑO,  
PERÍODO 2014–2018, CASO: PUERTO DE LA UNIÓN  
CENTROAMERICANA Y AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL  
SALVADOR SAN OSCAR ARNULFO ROMERO Y GALDÁMEZ**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN  
RELACIONES INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR:**

**ROBERTO ANTONIO CADENAS MINERO  
HEISER GEOVANNY LIÉVANO FLORES  
IRVIN SAMUEL TRIGUEROS GUERRA**

**DOCENTE ASESOR:  
MSC. ÉVELIN VERÓNICA HERNÁNDEZ DONAIRES**

**CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, ABRIL DE 2019.**

**TRIBUNAL CALIFICADOR**

**LIC. OMAR VANEGAS TOBAR  
(PRESIDENTE)**

**MSC. NORA ARGENTINA VANEGAS  
(SECRETARIA)**

**MSC. ÉVELIN VERÓNICA HERNÁNDEZ DONAIRES  
(VOCAL)**

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**

**MSc. Roger Armando Arias Alvarado  
RECTOR**

**Dr. Manuel de Jesús Joya Abrego  
VICERRECTOR ACADÉMICO**

**Ing. Agr. Nelson Bernabé Granados Alvarado  
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO**

**Lic. Cristóbal Hernán Ríos  
SECRETARIO GENERAL**

**Lic. Rafael Humberto Peña Marín  
FISCAL GENERAL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**

**Dra. Evelyn Beatriz Farfán Mata  
DECANA**

**Dr. José Nicolás Ascencio Hernández  
VICEDECANO**

**MSc. Juan José Castro Galdámez  
SECRETARIO**

**Mfe. Nelson Ernesto Rivera Díaz  
DIRECTOR INTERINO DE LA ESCUELA DE RELACIONES  
INTERNACIONALES**

**Licda. Digna Reina Contreras de Cornejo  
DIRECTORA DE PROCESOS DE GRADUACIÓN**

**Lic. Roberto Adolfo Arévalo Menéndez  
COORDINADOR DE PROCESOS DE GRADUACIÓN DE LA ESCUELA DE  
RELACIONES INTERNACIONALES**

## **Dedicatoria**

A toda mi familia, especialmente a mi madre Isabel Flores por su incondicional apoyo a lo largo de mi vida mujer trabajadora quien siempre ha estado para mis hermanos Joseline y Kevin; y a la memoria de Eduardo Amaya, modelo de hombre que todo lo podía y todo lo solucionaba, incansable e ingenioso, más que un padre quien a pesar que no vio mi formación universitaria fue pieza fundamental para obtener este gran logro en mi vida.

Heiser Liévano.

## **Dedicatoria**

Se la dedico a mi Dios por acompañarme en lo largo de esta travesía y a mi madre Ester Leonor Minero Vda de Cadenas, por no soltar mi mano nunca...  
TE AMO.

Roberto Cadenas.

## **Agradecimientos**

A mi madre por apoyarme en los momentos más difíciles de este proceso, ya que sin su apoyo no hubiese podido culminar mi carrera universitaria.

A docentes de la Escuela de Relaciones Internacionales Maestro Efraín Jovel Reyes a quien aprecio mucho por su apoyo y conocimiento impartido; y al Maestro Jimmy Lisandro Pérez por impartirme sus valiosos conocimientos, lo cual me ha servido para abrirme paso en el mundo laboral.

Al Director Ejecutivo de Junior Achievement El Salvador miembro de Junior Achievement WorldWide Licenciado Ricardo Monterroza, y a la Organización en general por darme la oportunidad de aplicar mis conocimientos en mí campo de acción, adquiriendo valiosa experiencia en el mundo laboral.

Agradezco al Lic. Danny Portillo, quien desinteresadamente se ofreció a acompañarnos metodológicamente para la elaboración del presente trabajo de grado.

Heiser Liévano.

## **Agradecimientos**

Doy gracias a mi madre, Ana Vilma Guerra de Trigueros y a mi padre Roberto Edgardo Trigueros Rodríguez, por todo el apoyo que me brindaron a lo largo de mi vida para que me pudiera convertir en una persona de éxito para mi sociedad y mi país. Por siempre estar con mi persona en los momentos difíciles y poderme haber permitido alcanzar este logro académico. Por su apoyo incondicional, su amor, cariño y comprensión, por siempre haberme animado a seguir adelante sin desmayar, por brindarme siempre de sus consejos y su sabiduría para tomar decisiones correctas, por enseñarme cada día a luchar y salir adelante no importando las adversidades.

Gracias a mis compañeros, Heiser Geovanny Liévano Flores y Roberto Antonio Cadenas Minero, por haberme acompañado durante este proceso académico, por su paciencia y dedicación en este gran esfuerzo que para todos representó un sacrificio, más sé que la recompensa será mucho mayor para nosotros.

Gracias a la M.Sc Évelin Verónica Hernández Donaires y al Lic. Danny Obed Aguilar Portillo por brindarnos sus asesorías y propiciar la culminación de una etapa académica más de mi vida, gracias por todo su esfuerzo y dedicación a la enseñanza y formación de nuevos profesionales de las Relaciones Internacionales. Gracias a la Universidad de El Salvador, a quien le debo mi formación profesional, por la enseñanza de valores y conocimientos. A la Escuela de Relaciones Internacionales y a todos los maestros de la carrera de Relaciones Internacionales que intervinieron y colaboraron en mi proceso de formación académica, a todos los estudiantes de la carrera con los cuales cree un vínculo y me animaron a seguir adelante.

Irvin Trigueros.

## **Agradecimientos**

Primeramente agradecerle a Dios que me brindó vida para poder culminar mis estudios y permitió lograr esta meta soñada. A mi madrecita Ester Leonor Minero Vda de Cadenas, por apoyarme siempre, darme aliento cuando ya no podía más e impulsarme a seguir adelante a pesar de cualquier adversidad, muchas gracias madre, este logro va por ti!

A mis amigos, que siempre me impulsaron a continuar y me enseñaron que a pesar de caerme siempre tenía que levantarme. A Kiki, Mila, Mani, Claudia y Jeammy, por empujarme siempre, y especialmente a “la vieja escuela”, y “Verito, la tía” por proveerme de los insumos para sobrellevar cada día de clase, ¡Muchas gracias!

A mis docentes por brindarme sus conocimientos en cada ciclo y forjarme a ser un agente de cambio, especialmente al Maestro Efraín Jovel Reyes “Jovelito”, por sus consejos y dedicación para fabricarme como profesional, así mismo, al Dr. Lisandro Pérez, por sus conocimientos y amistad.

A la Maestra Évelin Verónica Hernández Donaires por ser nuestra asesora y al Licenciado Danny Aguilar por acompañarnos y brindarnos su tiempo y conocimiento y mi querida UES por acogerme y por superarme.

A las personas que creyeron en mí y las y los que no creyeron en mí, agradecerles también, ya que me enseñaron que cuando no veía el final del camino, era porque era señal de que iba por buen camino. Solo porque te cueste un poco más de tiempo que a otros, no significa que no vas a lograrlo, todo lo bueno comienza con un poco de miedo, ¡arriésgate!

¡Los amo!

Roberto Cadenas.



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>i</b>
<b>CAPÍTULO I: COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA, UN PROCESO EN DESARROLLO DE LA ATRACCIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Contexto Histórico: Perfil Socioeconómico de El Salvador.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2 Contexto Histórico: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 Comportamiento y agentes implicados de la IED en El Salvador.....</b>	<b>11</b>
<b>1.4 Puerto de La Unión Centroamericana.....</b>	<b>14</b>
<b>1.5 Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.....</b>	<b>19</b>
<b>1.6 La Inversión Extranjera Directa, como factor de crecimiento económico en El Salvador.....</b>	<b>22</b>
<b>1.7 Marco Normativo de la Inversión Extranjera Directa en El Salvador.....</b>	<b>26</b>
<b>1.7.1 Tratados Internacionales.....</b>	<b>27</b>
<b>1.7.2 Legislación Interna.....</b>	<b>30</b>
<b>1.8 CEPA, Gestión dentro del Plan Quinquenal de Desarrollo.....</b>	<b>35</b>
<b>1.9 Consenso de Washington.....</b>	<b>39</b>
<b>CAPÍTULO II: CEPA, APUESTA POR EL DESARROLLO LOGÍSTICO EN EL SALVADOR.....</b>	<b>45</b>
<b>2.1 Caso Puerto de La Unión Centroamericana.....</b>	<b>46</b>
<b>2.1.1 Estudio de Prefactibilidad.....</b>	<b>47</b>
<b>2.2 Condiciones previas a la gestión 2014-2019.....</b>	<b>48</b>
<b>2.3 Avances en la gestión de atracción de IED para la terminal portuaria PLU.....</b>	<b>54</b>
<b>2.4 Operatividad, regulaciones operativas y ordenamiento jurídico del PLU.....</b>	<b>63</b>
<b>2.4.1 Operatividad.....</b>	<b>63</b>
<b>2.4.2 Regulaciones operativas.....</b>	<b>64</b>

<b>2.5 Caso Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.....</b>	<b>72</b>
<b>2.6 Condiciones previas a la gestión 2014 2019 .....</b>	<b>72</b>
<b>2.7 Avances en la gestión de atracción de IED para la terminal Aeroportuaria AIES-MOARG .....</b>	<b>75</b>
<b>2.8 Operatividad, regulaciones operativas y ordenamiento jurídico del AIES-MOARG .....</b>	<b>77</b>
<b>2.8.1 Operatividad .....</b>	<b>77</b>
<b>2.8.2 Regulaciones Operativas.....</b>	<b>79</b>
<b>CAPÍTULO III: CEPA, NUEVOS HORIZONTES, MOTOR DE CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL SALVADOR .....</b>	<b>89</b>
<b>3.1 Índices de IED en El Salvador.....</b>	<b>89</b>
<b>3.2 Efectos de la IED en El Salvador .....</b>	<b>96</b>
<b>3.3 Resultados en la gestión de CEPA 2014 – 2018 .....</b>	<b>105</b>
<b>3.3.1 Caso Puerto de la Unión Centroamericana .....</b>	<b>106</b>
<b>3.3.2 Caso Aeropuerto Internacional El Salvador     Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez .....</b>	<b>113</b>
<b>3.4 Desafíos de CEPA .....</b>	<b>122</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>127</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>129</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>131</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>138</b>

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Anexo 1: Datos Demográficos de El Salvador.....</b>	<b>138</b>
<b>Anexo 2: Economía de El Salvador .....</b>	<b>138</b>
<b>Anexo 3: Estructura organizativa de CEPA .....</b>	<b>142</b>
<b>Anexo 4: Flujo de IED en El Salvador periodo 2014-2017 .....</b>	<b>143</b>
<b>Anexo 5: Flujo de IED en Centroamérica 2008-2017 .....</b>	<b>144</b>
<b>Anexo 6: Los Gastos del puerto Cutuco desde su inauguración .....</b>	<b>146</b>
<b>Anexo 7: Principales destinos de las exportaciones de enero a mayo de 2018 .....</b>	<b>147</b>
<b>Anexo 8: Principales países de origen de las importaciones de enero a mayo de 2018 .....</b>	<b>148</b>
<b>Anexo 9: Ubicación Geográfica del Puerto de la Unión Centroamericana .....</b>	<b>149</b>
<b>Anexo 10: Croquis del Puerto de la Unión Centroamericana .....</b>	<b>150</b>
<b>Anexo 11: Terminales del Puerto de la Unión Centroamericana.....</b>	<b>151</b>
<b>Anexo 12: Fases de desarrollo del Puerto de la Unión Centroamericana .....</b>	<b>152</b>
<b>Anexo 13: Solicitud y respuesta de información de reactivación del PLU .....</b>	<b>153</b>
<b>Anexo 14: Avances en la concesión del PLU y avances en el proceso de ampliación y modernización del AIES - MOARG .....</b>	<b>155</b>
<b>Anexo 15: Solicitud y respuesta de información de ampliación y modernización de Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG .....</b>	<b>163</b>
<b>Anexo 16: Municipios de intervención de FOMILENIO II .....</b>	<b>166</b>

## **Resumen**

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), como institución pública de carácter autónomo en El Salvador, es conocida por tener a su cargo la infraestructura ferroviaria, Muelles, Puertos y Aeropuerto a lo largo del territorio salvadoreño, quien en conjunto con el Gobierno Central y actores Internacionales bajo acuerdos suscritos brindan mantenimiento, ampliación y acciones de modernización para la mejora de los servicios, tanto en El Aeropuerto Internacional Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez de la República de El Salvador como en El Puerto de la Unión Centroamericana, con la finalidad de dar apertura de relaciones transnacionales económicas, políticas y sociales en la región Centroamérica, obteniendo un mayor acceso a modernos y competitivos centros logísticos a través de la Inversión Extranjera Directa conocida por sus siglas (IED).

Este trabajo de graduación constituye una investigación en la que se analizan diferentes elementos, factores, esfuerzos y acciones que ha realizado la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) como autoridad portuaria estatal de la República de El Salvador, especialmente en la ampliación y modernización de El Puerto de la Unión Centroamericana y el Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez, en conjunto con otras entidades del Estado y organismos internacionales. De tal manera que esta investigación se enfoca en vislumbrar cuál ha sido su papel en la atracción de Inversión Extranjera Directa para la reactivación las mencionadas terminales y de esta forma convertir a El Salvador en un centro logístico competitivo a mediano plazo en la región.

## **ABREVIATURAS Y SIGLAS**

<b>AAC</b>	Autoridad de Aviación Civil.
<b>AIES-MOARG</b>	Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez.
<b>AL</b>	Asamblea Legislativa de la República de El Salvador.
<b>ANEP</b>	Asociación Nacional de la Empresa Privada.
<b>BCR</b>	Banco Central de Reserva.
<b>BEI</b>	Banco Europeo de Inversiones.
<b>BID</b>	Banco Interamericano de Desarrollo.
<b>BM</b>	Banco Mundial.
<b>CA-4</b>	Convenio Centroamericano de Libre Movilidad.
<b>CEPA</b>	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.
<b>CEPAL</b>	Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
<b>CNR</b>	Centro Nacional de Registro.
<b>COCESNA</b>	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.
<b>EE. UU.</b>	Estados Unidos de América.
<b>ENADE</b>	Encuentro Nacional de la Empresa Privada.
<b>ETP</b>	Edificio Terminal de Pasajeros.
<b>FAS</b>	Fuerza Aérea Salvadoreña.
<b>FENADESAL</b>	Ferrocarriles Nacionales de El Salvador.
<b>FOMILENIO II</b>	Fondos del Milenio.

<b>GOES</b>	Gobierno de El Salvador.
<b>IED</b>	Inversión Extranjera Directa.
<b>IRCA</b>	The International Railway of Central America.
<b>JIBC</b>	Banco Internacional de Cooperación de Japón.
<b>JICA</b>	Japan International Cooperation Agency.
<b>LEJI</b>	Ley de Estabilidad Jurídica para las Inversiones.
<b>LFI</b>	Ley de Fondos de Inversión.
<b>MARSEC</b>	<i>Maritime Security</i> (Seguridad Marítima).
<b>MOP</b>	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional.
<b>PIB</b>	Producto Interno Bruto.
<b>PLU</b>	Puerto de La Unión Centroamericana.
<b>PNC</b>	Policía Nacional Civil.
<b>PQD</b>	Plan Quinquenal de Desarrollo 2014 – 2019.
<b>PROESA</b>	Export and Investment Promotion Agency of El Salvador. Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador.
<b>RAC</b>	Regulación de Aviación Civil.
<b>RO-RO</b>	<i>Roll On-Roll Off.</i>
<b>SIGESOA</b>	Seguridad Operacional de Aeródromo.

<b>SMS</b>	<i>Safety Management System</i> (Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional).
<b>TEUS</b>	<i>Twenty-foot Equivalent Unit.</i>
<b>TLCAN</b>	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
<b>TM</b>	Toneladas Métricas.
<b>UACI</b>	Unidad de Adquisición y Contratación Institucional.
<b>UNOPS</b>	United Nation Office for Project Services.
<b>ZEE</b>	Zona Económica Especial.

## INTRODUCCIÓN

A partir de esta segunda década del siglo XXI, la sociedad salvadoreña hace uso más frecuente de las Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones, sobre todo por el auge digital del comercio; movimiento de capital, bienes y servicios a gran escala, compras en línea o la simple interacción social. Sin embargo, todo este tipo de interacciones a nivel internacional requiere de una plataforma logística físico-material y operativa donde concretizar dichas transacciones.

La apuesta por la reactivación de plataformas logísticas (como muelles, puertos, aeropuertos, entre otros) es una medida estratégica para dinamizar la economía interna en El Salvador, un país con múltiples problemáticas como el incremento en la violencia social, altos índices de corrupción de funcionarios y baja generación de empleos, ocasionando un lento crecimiento económico generando un clima adverso de inversiones ante la expectativa de agentes económicos internacionales; sin embargo, el Estado de El Salvador siendo parte del istmo centroamericano se convierte en un punto geográfico estratégico que favorece el paso de mercancías y se vuelve atractivo para agentes económicos internacionales constituidos por grandes corporaciones que tienen interés en invertir su capital, a pesar del clima adverso que se menciona con anterioridad.

Desde hace más de medio siglo la inversión de capital extranjero ha sido una medida estratégica empleada por países desarrollados para mantener su influencia geopolítica en determinadas zonas del mundo, y de esta forma mantener su influencia que con el paso de los años se ha convertido en una interdependencia comercial. Debe advertirse que a una década de la última gran recesión económica mundial, ya se experimentan cambios en las relaciones entre los Estados, además de los principales actores inmersos en



el nuevo orden económico. Muestra de ese cambio es el acelerado crecimiento económico de la República Popular China en esta última década, lo que ha permitido moverse cada vez más en una de las principales zonas de influencia de Estados Unidos de América. El país asiático ya se encuentra entre los primero tres socios comerciales de los países centroamericanos y según analistas la presencia de capital chino seguirá en aumento.

Ahora bien, esta investigación analiza el papel institucional del Estado de El Salvador en la atracción de la Inversión Extranjera Directa\* a través de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma\* en la administración del Puerto de la Unión Centroamericana\* y el Aeropuerto Internacional El Salvador Óscar Arnulfo Romero y Galdámez\*. En tanto, su objetivo es comparar en el marco de la gestión de CEPA en el caso PLU y AIES-MOARG; y la función que ha tenido la autónoma en la atracción de IED hacia el Estado salvadoreño en el periodo 2014-2018.

Esta investigación es innovadora, y para su mejor comprensión se abordan dos teorías dentro del marco de disciplina de las Relaciones Internacionales; sustentando las acciones realizadas en el proceso de reactivación de las plataformas logísticas, en primer lugar se aborda la Teoría de la Dependencia, "centro-periferia" describiendo la relación entre una economía autosuficiente y próspera, y una economía periférica, débil y poco competitiva, la cual establece la relación comercial productiva centro periferia, utilizando la dualidad metrópoli-satélite para exponer que la economía mundial posee un diseño desigual y perjudicial para los países no desarrollados.

---

\*De aquí en adelante se denominará: IED.

\*De aquí en adelante se denominará: CEPA.

\*De aquí en adelante se denominará: PLU.

\*De aquí en adelante se denominará: AIES-MOARG.

En segundo lugar la Teoría de la Interdependencia Compleja de Robert Keohane y Joseph Nye; la cual identifica la aparición de nuevos actores en la palestra internacional que tienen una naturaleza distinta a la de los Estados, además de estar inmersa en un nuevo paradigma, el cual explica la importancia de los actores no gubernamentales en las relaciones de los Estados, en la misma se establecen tres características que permiten entender el enfoque de la investigación.

La primera se refiere a la existencia de canales múltiples que están permitiendo una mayor concepción entre las sociedades. La participación de diversas organizaciones que no se encuentran completamente controladas por el gobierno, creando un mayor vínculo entre las relaciones tanto externas como internas de un Estado. En segundo lugar, la modificación de la agenda de relaciones interestatales es sumamente distinta a la que antes se tenía, ya que ahora se habla de una ausencia de jerarquía en los temas, permitiendo la colaboración global para la solución del fenómeno en específico. Por último, los teóricos plantean que el uso de la fuerza ya no es lo dominante.

El mundo se ha vuelto interdependiente en economía, política, comunicaciones, contando ahora con un mundo con fronteras menos marcadas, teniendo mayor acceso a nuevas y mejores posibilidades de vida.

Ahora bien, la investigación al analizar elementos de la gestión pública otorga herramientas para los y las estudiantes y profesionales de la disciplina de las Relaciones Internacionales, los que a la base del Derecho Económico Internacional Público permite la identificación del papel de las entidades participantes.

Es por ello que la estructura del documento está determinada por tres capítulos, el primero de ellos desarrolla los antecedentes de ésta entidad de la administración pública y cuál ha sido su papel histórico en El Salvador respecto

a la atracción de IED y la desigualdad económica por parte de los países desarrollados.

El segundo capítulo hace énfasis en el estudio de la administración portuaria y aeroportuaria de CEPA, su marco jurídico regulatorio, operatividad, avances, entre otros, para la consecución de los objetivos planteados en la gestión de la autónoma.

Finalmente en el capítulo tercero hace referencia a los resultados de la gestión de CEPA en lo concerniente a la ampliación, remodelación, modernización y reactivación de las terminales portuarias y aeroportuarias contempladas en la investigación, además del estudio y análisis de los índices de la IED, sus efectos, resultados de CEPA, entre otros.

La justificación de este estudio, radica en las acciones y el desempeño de las autoridades en la actual gestión de la autónoma en función de cumplir lo establecido en el Plan Quinquenal de Desarrollo\* lo cual genere un mejor panorama para la atracción de IED, sobre todo por la gran diferencia en las condiciones en que se encuentran ambas plataformas logísticas.

Problema central del estudio es analizar el papel que juega CEPA en la atracción de IED en función de lo establecido en el PQD, tomando en cuenta que los índices de IED en El Salvador a lo largo de la actual administración presidencial está por debajo en lo proyectado en el PQD.

En la primera mitad de la última década la administración de la autónoma ha estado envuelta en polémicas administrativas internas, en constantes cambios dirigenciales, e inestabilidad jurídica; todo ello obstaculiza continuar con los procesos en la administración de la autónoma, en pos de generar condiciones

---

\* De aquí en adelante se denominará: PQD

de certidumbre y seguridad jurídica que respalde y salvaguarde la inversión extranjera en la autónoma.

El objetivo de la investigación es comparar en el marco de la gestión de CEPA en el caso PLU y AIES-MOARG y el rol de la autónoma en la atracción de IED hacia el Estado salvadoreño en el periodo 2014-2018. El supuesto de la investigación es que la inyección de IED reflejará competitividad económica a través de los proyectos portuarios y aeroportuarios de la CEPA en El Salvador, como base de modernización y apertura internacional a largo plazo.

En este sentido, para sustentar la investigación es necesario implementar un método de investigación a nivel exploratorio, puesto que pretende indagar el estado de una situación específica. Su propósito principal es identificar situaciones y eventos en los cuales se refleje el proceso del fenómeno en estudio. En concordancia con lo anterior, el método adoptado corresponde al inductivo, que permitirá el estudio, comprensión y análisis de situaciones generales para concretar aspectos particulares.

El Estado salvadoreño a través de CEPA junto otras entidades gubernamentales tiene un reto muy importante, crear las condiciones idóneas para la inyección de IED en el PLU y AIES-MOARG, volviendo competitiva dichas plataformas logísticas en mediano plazo a nivel regional, acoplándose al ritmo comercial que en las últimas décadas apuntan al pacífico.

## **CAPÍTULO I: COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA, UN PROCESO EN DESARROLLO DE LA ATRACCIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA**

El capítulo describe los antecedentes demográficos y socioeconómicos de El Salvador como parte de sus principales características como un país dinámico en la esfera internacional perteneciente a la región centroamericana.

Así mismo, se aborda los antecedentes históricos correspondientes a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, su creación como institución pública autónoma, el desempeño de sus funciones a nivel de país y su respectivo rol dentro del Plan Quinquenal de políticas públicas gubernamentales que brindan una mayor apertura a nivel internacional a través de la Inversión Extranjera Directa, en referencia a sus condiciones de aplicabilidad a nivel nacional y los tratados internacionales que brindan una garantía correspondiente a un marco normativo para la aplicación de la IED como un motor de crecimiento económico así como el establecimiento de un fin social que busca potenciar el desarrollo de los países receptores, en el caso particular de los países de renta media, como El Salvador.

El Estado salvadoreño históricamente ha tenido relaciones comerciales con otros Estados, las cuales han puesto de manifiesto la necesidad de convertirlo en un polo de desarrollo económico, que atraiga inversión externa de países de la región hacia el territorio salvadoreño, como lo explica la teoría de la Dependencia, que plantea el desarrollo y sub desarrollo que son aspectos diferentes de un mismo proceso universal, es decir, un modelo excluyente, dependiente, subordinado y concentrador del modelo económico imperante en el territorio, en este caso particular proveniente de Estados Unidos y países

asiáticos; debido a limitaciones históricas en el desarrollo particular de la región.

Así mismo, la dependencia económica de países en vías de desarrollo, como El Salvador hacia Estados Unidos, se ha caracterizado por una relación “Centro–periferia”, la cual describe una primera economía fuerte y autosuficiente en referencia a una economía débil y poco competitiva, cuyo rendimiento es caracterizado por relación económica asimétrica internacional.

En ese sentido, cada administración, ha sido responsable de generación de condiciones estables y favorables para la atracción de IED, las cuales son medidas que el Estado ha tenido que ejecutar acoplándose a la modernización tecnológica y logística que exige el mercado global; advirtiéndose que el Estado, debido a su condición económica que imposibilita la explotación, administración y suministro a la población de algunos de los recursos que posee, se ve en la necesidad de concesionarlos con el objetivo de dinamizar su economía y volverse un país competitivo en la región.

Es así, como el objetivo del presente capítulo es identificar los hechos históricos, económicos y políticos que explican el proceso de la Inversión Extranjera Directa en El Salvador y los condicionamientos desiguales por parte del capital extranjero para otorgar crédito hacia los países de renta media baja.

### **1.1 Contexto Histórico: Perfil Socioeconómico de El Salvador**

El Salvador, está situado en el continente americano, específicamente en América Central, tiene una superficie de 21.040 Km<sup>2</sup> con lo que se localiza entre los países más pequeños de la región.

El Salvador, históricamente se ha visto inmerso en una trampa económica, es decir en una desigualdad, tanto en la distribución de la riqueza como en temas de inversión. “El problema de la desigualdad y la concentración del ingreso y la riqueza se desata cuando viene acompañada de pobreza, precariedad, desempleo, subempleo, bajo crecimiento e ineficiencia económica.”<sup>1</sup> El Salvador, está conformado con una población de 6.377.853 personas, se encuentra en la posición 108 de la tabla de población, compuesta por 196 países y tiene una alta densidad de población, con 303 habitantes por Km<sup>2</sup>.<sup>2</sup>

El Salvador posee 14 departamentos de los cuales cada uno cuenta con municipios que son en total 262. Cada uno tiene una cabecera municipal y un grupo variable de cantones. Estos, a su vez, están conformados por caseríos. El Salvador es la economía número 106 por volumen de Producto Interno Bruto (PIB)\*. Su deuda pública en 2016 fue de 15.889 millones de dólares, con una deuda del 59,29 % del PIB. Su deuda per cápita es de \$2.504 dólares por habitante.<sup>3</sup> La última tasa de variación anual del índice de precios al consumo (IPC) a diciembre de 2018 fue del 0,4 %.

El Salvador ha apostado mucho a las negociaciones internacionales para tener una mejor participación en el comercio, las decisiones políticas que atañen al país y los mecanismos de cooperación. No obstante, existen variables que generan desconecto para inversionistas a la hora de querer invertir en el comercio, de tal forma El Salvador se posiciona en el 85<sup>o</sup> puesto de los 190 que conforman el *ranking Doing Business*, que clasifica los países según la

---

<sup>1</sup> Departamento de Economía UCA, *Análisis Socioeconómico de El Salvador*, (El Salvador, UCA, 2017), [http://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/ASES-a%C3%B1o2017\\_VW.pdf](http://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/ASES-a%C3%B1o2017_VW.pdf)

<sup>2</sup> Expansión, “*El Salvador: Economía y Demografía*”, datosmacro, economía y datos de los países, acceso: 30 de enero de 2019. url: <https://datosmacro.expansion.com/paises/el-salvador>.

\* De aquí en adelante se denominará: PIB

<sup>3</sup> *Ibíd.*

facilidad que ofrecen para hacer negocios, como lo es también el clima de vida que presenta y se perfila de El Salvador. Algunas de estas variables incluso pueden perfilar el nivel de vida de los habitantes salvadoreños.

El PIB per cápita es un muy buen indicador del nivel de vida y en el caso de El Salvador, en 2017, fue de \$3.889 dólares, por lo que se encuentra con esta cifra está en la parte final de la tabla, en el puesto 117. Sus habitantes tienen un bajísimo nivel de vida en relación a los 196 países del ranking de PIB per cápita.<sup>4</sup>

En cuanto al Índice de Desarrollo Humano (IDH), que elabora las Naciones Unidas para medir el progreso de un país y que en definitiva muestra el nivel de vida de sus habitantes, indica que los salvadoreños tienen una mala calidad de vida.<sup>5</sup> En cuanto al Índice de Percepción de la Corrupción del sector público en El Salvador ha sido de 35 puntos, es así que los habitantes creen que existe mucha corrupción en el sector público.<sup>6</sup>

La tasa de natalidad para el 2016 fue de 18.54 %<sup>7</sup> que ha disminuido a comparación del 2015 que fue de 18.695. Así mismo, la tasa de mortalidad para el 2016 fue de 6.73 %, subió considerablemente a comparación del 2015, que era de 6.69 %.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> *Ibíd.*

<sup>5</sup> *Ibíd.*

<sup>6</sup> *Ibíd.*

<sup>7</sup> Expansión, “*El Salvador: Natalidad*”, datosmacro, Desciende la tasa de natalidad en El Salvador en 2016, 30 de enero de 2019. acceso: 30 de enero de 2019, url: <https://datosmacro.expansion.com/demografia/natalidad/el-salvador>.

<sup>8</sup> Expansión, “*El Salvador: Mortalidad*”, datosmacro, Sube el número de muertes en El Salvador, acceso: 30 de enero de 2019, url: <https://datosmacro.expansion.com/demografia/mortalidad/el-salvador>.



Otros de las grandes desigualdades que se presenta en el país en cuanto al mercado de trabajo, como los niveles salariales, como el no reconocimiento económico del trabajo doméstico y de cuidados, en el acceso y control de los recursos económicos y productivos, que significan principalmente para las mujeres mayores niveles de pobreza.

De acuerdo con la CEPAL (2014), en el país, para 2014, el 35.7 % de la población femenina de 15 o más años no tenía ingresos propios, mientras que la población masculina en esa misma condición era de 16 %.

Para mayores aproximaciones sobre la economía y demografía de El Salvador. Ver: **Anexo 1 y 2.**

## **1.2 Contexto Histórico: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma**

En la década de los 50's la inversión en El Salvador generó un crecimiento económico favorable debido a la consolidación del modelo agroexportador y a la implementación del modelo de sustitución de importaciones. Los capitales acumulados en la economía de agroexportación proporcionaron buena parte del financiamiento inicial para impulsar el proceso de industrialización sustitutiva de importaciones.<sup>9</sup>

Por esta razón, el modelo económico de industrialización sustitutiva de importaciones, deja de lado el comercio extranjero, con el propósito de producir productos de forma local, es decir, reducir la dependencia externa, diversificar la economía nacional reforzando el poder de compra del país y

---

<sup>9</sup> Carlos Acevedo, *“La experiencia de crecimiento económico en El Salvador durante el siglo XX”*, Revista N.º XI Banco Interamericano Desarrollo (Agosto 2003), acceso: 05 de febrero de 2018, <https://publications.iadb.org/handle/11319/6543>

reduciendo las importaciones de bienes de consumo final, materias primas y bienes de capital.

Para ello, era necesario incentivar la inversión industrial a través de políticas focalizadas en proteccionismo, fácil acceso a crédito, exoneración fiscal e invertir en infraestructura productiva de largo plazo, con el objetivo de diversificar la exportación de productos y en aras de satisfacer las necesidades de la industria alimentaria local, se demandó la creación de instalaciones portuarias que facilitarían la exportación de productos nacionales a mercados internacionales.

Es así como se creó la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla el 28 de mayo de 1952, con el fin de planificar y ejecutar la construcción del Puerto, una vez finalizadas las obras de construcción se encargaría de la dirección de las operaciones y administración de todas las instalaciones portuarias en la costa de Acajutla.

De este modo, el Muelle “A” del Puerto de Acajutla entró en funcionamiento en 1961, el manejo en la administración del primer muelle fue tal que se logró un aumento en los intercambios comerciales e incrementó la competencia económica del país, lo que produjo que los servicios brindados por la institución se diversificaran. Según el decreto N° 441 de la Asamblea Legislativa\* el 6 de noviembre de 1963, se le otorga a la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla la dirección, ejecución, administración del muelle y las instalaciones anexas pertenecientes al Estado que se encuentran en el Puerto de La Libertad.<sup>10</sup>

---

\* De aquí en adelante se denominará: AL.

<sup>10</sup> Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, (El Salvador, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Asamblea Legislativa 21/10/1965), Art. 3.

De este modo, en la década de los 60's se dan una serie de cambios en El Salvador, ya que con la inversión extranjera que se estaba obteniendo se aumentó también la inversión pública en educación y salud, es decir que la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla generó un impacto positivo al país al ser considerado un polo de desarrollo a través del cual se permitió la movilización de mercancías y productos procedentes del extranjero.

Dentro de este marco, debido a la alta demanda del tráfico portuario, se crea CEPA por Decreto Legislativo N° 455, el 21 de octubre de 1965, fusionando el Puerto de Acajutla, Puerto de Cutuco y el Ferrocarril de El Salvador bajo una misma administración, explotación y dirección.<sup>11</sup>

En tal sentido, el Decreto Legislativo N° 455, reconoce a CEPA como una institución de Derecho Público con carácter autónomo y personalidad jurídica otorgándole responsabilidades como la administración, explotación, dirección y ejecución de las operaciones portuarias y ferroviarias, custodia, manejo y almacenamiento de mercadería de importación y exportación en todo El Salvador.

Así, la actual CEPA habilitó el Muelle "B" en el Puerto de Acajutla en el año 1970, completando el proyecto de ampliación con la inauguración del Muelle "C" en 1975. Contando con ocho atracaderos distribuidos en tres modernos muelles, equipados para el arribo de todo tipo de buques. En el año 1976, el Gobierno de El Salvador\* confía a CEPA la construcción, administración y operación del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

---

<https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/1118>

<sup>11</sup> Ibíd.

\* De aquí en adelante se le denominará: GOES

Por otra parte, el 12 de mayo de 2004 por medio del Punto 5º Sesión 42 del Consejo de Ministros, se entrega a la CEPA la administración y posesión de los inmuebles y áreas de terreno, que incluye instalaciones aeroportuarias y construcciones donde operó el Aeropuerto Internacional de Ilopango, a fin de que ésta disponga de los mismos y lleve a cabo la rehabilitación del aeropuerto.<sup>12</sup>

Así mismo, en éste período el entonces Presidente de la República, Elías Antonio Saca, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del Grupo CA-4\* (Convenio Centroamericano de Libre Movilidad), dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto La Unión el 16 de enero de 2005 y posteriormente CEPA inició la construcción del más grande y moderno puerto de la región, el PLU, cuya obra finalizó el 29 de diciembre de 2008.

Según la estructura organizativa de CEPA, la Autónoma está conformada por una Oficina Central, dos puertos, dos aeropuertos y la empresa de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador\*. Uno de los órganos más importantes dentro de la autónoma es la Junta Directiva; el Presidente de la Junta Directiva de CEPA es nombrado por el Presidente de la República, al igual que ocho Directores, cuatro propietarios y cuatro suplentes, son nombrados por el Órgano Ejecutivo en los ramos de Obras Públicas, Hacienda, Economía y Defensa Nacional.

El procedimiento de elección es el siguiente: cuatro directores, dos propietarios y dos suplentes, son nombrados por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Obras

---

<sup>12</sup> República de El Salvador, Diario Oficial de El Salvador Tomo N°363, (Sesión 42 del Consejo de Ministros 12/04/2004) <http://www.diariooficial.gob.sv/diarios/do-2004/06-junio/01-06-2004.pdf>

\* De aquí en adelante se le denominará: CA-4

\* De aquí en adelante se le denominará: FENADESAL.

Públicas, se presentan dos ternas para el efecto, conformadas de la siguiente manera: una integrada por los agricultores e industriales organizados en asociaciones reconocidas legalmente y la otra proveniente de los comerciantes organizados y reconocidos legalmente. Para ello, el Ministerio de Obras Públicas Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano\* califica esas asociaciones por medio de un acuerdo.<sup>13</sup> **Ver anexo 3.**

Según la Ley Orgánica de CEPA, las funciones de la Autónoma son: el planeamiento, construcción, mantenimiento, mejoramiento y ampliación de las estructuras portuarias y ferroviarias, y demás instalaciones complementarias de éstas, existentes o futuras. La ayuda a la navegación marítima, abalizamiento, instalaciones meteorológicas y oceanográficas, será cargo del Estado la vigilancia de las líneas férreas para fines de seguridad pública. Por otra parte, es competencia de CEPA la adquisición, mantenimiento y mejoramiento del equipo necesario para el desempeño de sus funciones.

Otras funciones de CEPA son: la dirección del anclaje, del servicio de prácticas de las maniobras de atraque, desatraque y amarre de las naves que entren o salgan de los puertos, de los barcos auxiliares, de los remolcadores, o de las gabarras que se utilicen para servir, auxiliar o aprovisionar a las mismas.

Cabe resaltar que la dirección de la carga y descarga de las naves y los ferrocarriles, las decisiones sobre los horarios en que se prestarán los servicios, las jornadas de trabajo y el número de los empleados y trabajadores necesarios para la eficiencia del servicio, también son funciones asignadas a la Autónoma, así como la recepción, entrega transporte almacenaje y el control

---

\* De aquí en adelante se le denominará: MOP.

<sup>13</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Estructura Organizativa, <http://www.cepa.gob.sv/estructura-organizativa>

del tránsito en las instalaciones portuarias y ferroviarias de mercaderías de importación y exportación, así como las que se transporten localmente por ferrocarril.<sup>14</sup>

También son funciones de CEPA: dictaminar sobre los proyectos de toda clase que se pretendan realizar en las zonas portuarias y ferroviarias, dictaminar sobre los proyectos de construcción, ampliación, financiamiento, explotación, régimen tarifario y laboral, de los puertos y sistemas ferroviarios existentes o que en el futuro se construyan en el país.

También, se le asigna a la autónoma la custodia de las mercaderías depositadas en los puertos y estaciones del ferrocarril y sus demás instalaciones y patios habilitados. Para tales efectos deberá organizar un cuerpo especial de vigilancia portuaria. Tomar a su cargo la dirección, operación y administración de otras instalaciones portuarias y ferroviarias pertenecientes al Estado, distintas de Acajutla y de FENADESAL, que existan o se habiliten en el país.

Finalmente CEPA tiene por funciones: iniciar y llevar adelante todas las negociaciones para obtener el financiamiento necesario para elaborar y ejecutar proyectos de inversión propios de los fines que por esta Ley se le encomiendan. Las demás que específicamente les señalen las leyes. La Comisión responderá de su gestión y se relacionará con el Órgano Ejecutivo, a través del Ramo de Obras Públicas.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (El Salvador, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Asamblea Legislativa 21/10/1965), Art. 2, acceso: 20 de febrero de 2018, <https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/1118>

<sup>15</sup> *Ibíd.*

### 1.3 Comportamiento y agentes implicados de la IED en El Salvador

La dinámica de cambios que asume el capitalismo global en la década de los setenta, estaba orientado a la estrategia de dominación política y económica por parte de los países desarrollados sobre los países en vías de desarrollo, basándose fundamentalmente en la inyección de capital extranjero y el establecimiento de empresas multinacionales. La IED se vuelve en esta década en el principal motor de acumulación y expansión del proyecto neoliberal a gran escala, aprovechándose de la facilidad de acceso a ciertos recursos como metales preciosos procedentes de la explotación minera, la mano de obra en abundancia y el acceso mercados de diferentes regiones del mundo.

El Salvador generó de 1970 a 1979 en concepto de IED \$101.5 millones de dólares estadounidenses, cabe destacar que de dicho período resalta el año 1974 con \$20.1 millones de dólares estadounidenses donde \$9 millones provenían de Estados Unidos. Por otra parte en 1978 se reportaron \$23.4 millones de dólares estadounidenses de los cuales \$16 millones de dólares provenían de Estados Unidos, estos dos años fue donde el país obtuvo mayor IED. En contraste con el año 1979 que es donde el conflicto armado era inevitable y se presentaba un gran impase para la atracción de IED, ya que se dio una pérdida de -10 millones de dólares estadounidenses.<sup>16</sup>

Políticamente, ESA para la década de los ochenta, estaba en una convulsión, esto debido a factores internos y externos, según la teoría de la interdependencia compleja expone que los Estados y sus capitales están

---

<sup>16</sup> CEPAL, “*La inversión extranjera directa en Centroamérica: los años de expansión y los años de crisis*”, revista CEPAL, N.º8, (2014), <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/9678/capitulo-dos.pdf>

estrechamente unidos. Por lo cual si ubicamos al país en un contexto de Guerra Fría donde se daba una serie de experimentos en varios países periféricos sobre el modelo económico a seguir, el capitalismo por parte de Estados Unidos, o el socialismo promovido por la Unión Soviética a través de la guerrilla. Entonces, la interdependencia o la relación más estrecha giraba en torno a Estados Unidos quien es donde proviene la mayor cantidad de IED para El Salvador.

Es por ello que en El Salvador se marca un cambio en las políticas económicas en la década de los noventa, no solo por salir de una década de conflicto armado, sino también por la implementación de políticas neoliberales, que materializaban las recetas brindadas por el Banco Mundial (BM)\*, Banco Interamericano de Desarrollo (BID)\* y el Fondo Monetario Internacional (FMI)\*. Estas instituciones brindarían ayuda condicionada al país a través de préstamos que de 1990 a finales de 1997, por parte del BM se aprobaron un total de 12 préstamos por un total de \$451.5 millones de dólares estadounidenses<sup>17</sup> y por parte del BID se aprobaron 28 préstamos por un total de \$1,325 millones de dólares estadounidenses.<sup>18</sup>

A raíz de esto le fue brindado a El Salvador asistencia técnica, más cabe destacar que dicha ayuda se brindó de manera condicionada, debido que para que el BM y el BID proporcionaran desembolsos de los préstamos se tenían que cumplir con condiciones como: privatización del sistema bancario, desregulación de precios, reducción de las barreras comerciales, aplicación de

---

\* De aquí en adelante se denominará: BM.

\* De aquí en adelante se denominará: BID

\* De aquí en adelante se denominará: FMI

<sup>17</sup> Fundación Nacional para el Desarrollo, Alternativas para el Desarrollo #52 (Stephanie Weinberg: 1998) Pág. 19. <http://www.repo.funde.org/192/1/APD-52-III.pdf>

<sup>18</sup> *Ibíd.*



programas de ajuste estructural, implementación de la dolarización, privatización de las telecomunicaciones, electricidad y pensiones, reducción del proteccionismo por medio de una disminución considerable de los aranceles. Estas medidas fueron aplicadas por la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social.\*

Según datos brindados por el Banco Central de Reserva (BCR)\*, los saldos de IED que El Salvador obtuvo en 1997 fue de \$480.1 millones de dólares estadounidenses, donde el sector mayoritario en saldos de IED fue la industria reportando un total de \$196.4 millones, seguido por el sector comercio con un total de \$106.0 millones. Para el año 1998 se contabilizó un total de \$1,583.9 millones, lo cual rebaso la IED atraída el año anterior, teniendo a la electricidad como sector principal de atracción de IED con un total de \$598.4 millones, en segundo lugar lo obtuvo la industria con un total de \$286.9 millones.

Para el año 1999, el país obtuvo un total de \$1,799.7 millones, reportando en primer lugar en saldos de IED al sector de electricidad con un total de \$723.5 millones y el segundo lugar en saldos de IED lo obtuvo la industria con un total de \$304.6 millones. En ese año se reflejó un leve crecimiento en la atracción de la IED por un aproximado de \$2 millones. En el año 2000, los saldos de IED reflejaron un crecimiento de \$2 millones aproximadamente, ya que El Salvador obtuvo un total de \$1,973.1 millones de dólares, teniendo como primer lugar el sector de electricidad con un total de \$806.9 millones de dólares.

Todo lo anterior implica una apertura de la economía salvadoreña, con el fin de establecer un tipo de cambio “competitivo” para atraer IED. Todo esto bajo

---

\* De aquí en adelante se denominará: FUSADES

\* De aquí en adelante se denominará: BCR

el supuesto que la administración pública de El Salvador es ineficiente y que a través de la administración privada de los rubros del Estado, la administración privada dinamizaría la economía, ya que incorporarían nuevas tecnologías que tuviesen la capacidad de explotar los recursos que el Estado salvadoreño no podía explotar, que se generarían los empleos que no se habían podido brindar, debido que el Estado no podía capacitar el capital humano y convertirlo en mano de obra calificada. Finalmente, las iniciativas privadas pretendían mejorar la calidad de la prestación de servicios.

Para el año 2001, se reflejó un aumento en saldos de IED de aproximadamente \$3 millones de dólares estadounidenses, alcanzando un total de \$2,223.4 millones de dólares, cifra que sería rebasada en 2002 con un total de \$2,431.2 millones de dólares.

Basado en lo anterior, los gobiernos de turno vieron que la privatización sería fundamental para la modernización del sector público y propiciaría una atracción mayor de IED. Los principales sectores de destino de la inversión fueron servicios financieros maquiladora e industria, destacan las inversiones de las estadounidenses *Apparel Production Services* y *Darlington Fabrics* y la colombiana *Supertex*.<sup>19</sup>

#### **1.4 Puerto de La Unión Centroamericana**

“En sus inicios, a finales del Siglo XVII, recibió el nombre de Puerto San Carlos en homenaje a Carlos III, Rey de España. El 13 de julio de 1824, el Puerto San

---

<sup>19</sup> Observatorio de Multinacionales en América Latina, “Observatorio de Multinacionales en América Latina” (Artículo de OMAL, N.º 23 (2010) [http://omal.info/IMG/article\\_PDF/La-Inversion-Extranjera-Directa-y\\_a811.pdf#nb5](http://omal.info/IMG/article_PDF/La-Inversion-Extranjera-Directa-y_a811.pdf#nb5)

Carlos fue habilitado por la Asamblea Nacional Constituyente de las Provincias Unidas de Centroamérica y fue calificado como puerto mayor nombrado Puerto de La Unión Centroamericana, como simbolismo de la necesidad de unir a toda la región. El 28 de febrero de 1854, el Puerto San Carlos recibió el título de ciudad bajo el nombre de La Unión, por lo el Puerto San Carlos pasa a nombrarse como Puerto de La Unión.

Entre julio de 1856 y abril de 1857, el Puerto de La Unión ofrecía una actividad inusitada en la zona: se embarcaron y desembarcaron las tropas salvadoreñas y guatemaltecas que lucharon en Nicaragua contra William Walker. Para mediados del Siglo XIX, el puerto progresó considerablemente. Se volvieron importantes sus edificaciones y obras públicas y se intensificaron sus relaciones mercantiles. Debido a esta importancia que tomó el puerto, según CEPA, en 1915 se inició la construcción de un puerto ferroviario a cargo del IRCA. Se denominó como Puerto de Cutuco y durante mucho tiempo funcionó como estación terminal del ferrocarril para movilizar carga de importación y exportación transportada por esa vía. Así, el Puerto de Cutuco fue creado como un puerto ferropuerto, pues en la carga y descarga de los vagones el ferrocarril jugó un papel muy importante.”<sup>20</sup>

Posteriormente, a partir del año 1975, el Puerto de Cutuco pasó a manos del Estado de El Salvador, quien encomendó su administración y dirección a CEPA. En los años setenta el tonelaje movilizado por El Puerto de Cutuco era carga de exportación, principalmente algodón y café; sin embargo, por la presencia de un nuevo y moderno puerto en la región occidental.

---

<sup>20</sup> Redacción, “*La historia detrás de un puerto millonario: Puerto Cutuco*”, MEDIOLLENO creando oportunidades, 8 abril de 2013, acceso: 22 de marzo de 2018, <http://mediolleno.com.sv/noticias/la-historia-detras-de-un-puerto-millonario-puerto-cutuco>

Por lo cual El Puerto de Acajutla, tuvo notoriedad en sus funciones, brindando comparativamente un mejor servicio, en relación a tiempos de carga y descarga, lo cual era muy atractivo para los armadores, es decir, propietarios de barcos y agencias navieras destacadas en el país. Otro factor que aceleró y agudizó el problema del puerto de Cutuco fue, que la zona oriental empezó a ser duramente castigada por el conflicto armado, por lo que el desarrollo en la región se detuvo.

En 1991, se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto, y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal contratado por obra. En 1994 El Proyecto de Construcción del Puerto La Unión comenzó a gestarse, durante el gobierno de Armando Calderón Sol, año en que se realizó el primer estudio de pre factibilidad con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)\*.

En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX. Por Decreto Legislativo No. 565, del 4 de octubre de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353, del 25 de octubre de 2001, la Asamblea Legislativa\* autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC)\*, que fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.

---

\* De aquí en adelante se le denominará: JICA.

\* De aquí en adelante se le denominará: LA

\* De aquí en adelante se le denominará: JBIC.

En el mismo decreto No. 565, con este préstamo otorgado por el JBIC, se pretendía la reactivación económica del departamento de La Unión y de la zona oriental de El Salvador a través de la construcción de la terminal marítima portuaria con el propósito de permitir el desarrollo de actividades comerciales, industriales y de servicio.

Otro aspecto que se incluye en el Decreto Legislativo No. 565, es el fortalecer el sector del transporte marítimo para incrementar las fuentes de empleo directo e indirecto de la zona oriental del país, el monto del préstamo otorgado por el JBIC fue de \$90, 962,831 que se destinarían para financiar el “Proyecto de Desarrollo Portuario en el Departamento de La Unión”.

Las condiciones del préstamo se dieron bajo 3 tramos, en el primer tramo se estipuló un monto equivalente a \$75,819,904.45 y se brinda un plazo de 25 años, incluyendo 10 años de gracia con una tasa de interés de 2.20 % anual sobre saldos desembolsados, en el segundo tramo se estipuló un monto equivalente a \$5,490,323.10 y se brinda un plazo de 40 años, incluyendo 10 años de gracia con una tasa de interés de 0.75 % anual sobre saldos desembolsados y finalmente en el tercer tramo se estipuló un monto equivalente a \$9,652,603.45 que se mantendrían como un fondo para cubrir pagos imprevistos en los 2 tramos anteriores.<sup>21</sup>

Por otra parte, en julio de 2004, se invitó al Consorcio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, la cual finalizó el 15 de diciembre de 2004. Siendo ésta la empresa que construyó el nuevo puerto, la

---

<sup>21</sup> Anuario Legislativo 2001-2002 Decreto N° 565 (El Salvador, Asamblea Legislativa, 25/10/2001), <https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/2017-12/anuario%202001-2002.pdf>

construcción fue supervisada por la empresa Japonesa Nippon Koei Company LTD.

Posteriormente, el día 16 de enero del año 2005, el ex presidente de la República, Elías Antonio Saca González, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del Grupo CA-4, dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto en La Unión. El contrato fue suscrito por el Presidente de CEPA, Licenciado Juan José Llorc y el Señor Hiroshi Shirasu, Vicepresidente de la Corporación Toa.

En otras palabras, el contrato contempla todos los lineamientos y estándares requeridos por CEPA para la realización de la obra que tras cuatro años de espera, CEPA recibió de manera oficial el PLU un 18 de diciembre de 2008. Siendo inaugurado por el ex presidente Mauricio Funes El 21 de junio de 2009.<sup>22</sup>

El PLU ha tenido muchas trabas para licitarse tras haberse construido, trabas que obedecen al sesgo generado por el estudio de factibilidad realizado por el JICA en 1994, ya que fue ésta agencia de cooperación la que recomendó a la República de El Salvador la viabilidad de la creación de un puerto. No obstante, no tomo en cuentas factores ambientales como el cambio climático o como sería el comportamiento de las corrientes marítimas o contaminación de ríos como el Sirama o Amatillo y el río Goascorán que desembocan en el Océano Pacífico con una serie de desechos sólidos que dificultaran las labores de dragado en el PLU. Como ya es conocido Japón fue uno de los grandes

---

<sup>22</sup> “Guía del archivo periférico del Puerto de la Unión Centroamericana”, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, acceso: 15 de abril de 2018, [www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/116456/download](http://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/116456/download).

perdedores de la Segunda Guerra Mundial y tras concluir la Guerra Fría, Japón buscaba reconstruir su economía sustentada en la Cooperación Internacional.

Posteriormente, fue el JBIC quien financió la construcción del PLU, lo que demuestra que Japón a través del JICA se enfocaron más en los intereses que está dejando el préstamo otorgado por el JBIC que por los beneficios que la construcción de un puerto traería a El Salvador, cabe resaltar que la deuda adquirida con el JBIC se completará de pagar hasta 2041.

Esto genera que se extraigan recursos de otras carteras del Estado o del mismo AEIES-MOARG para solventar la deuda del PLU, sin mencionar las pérdidas que genera al país por su falta de operatividad y el mantenimiento mensual que se realiza en sus instalaciones.

## **1.5 Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez**

Según la guía del archivo periférico del AEIES-MOARG los orígenes de la aviación salvadoreña se remontan a lo años de 1912 con la llegada de la primer aeronave rudimentaria, pilotada por el intrépido francés Francois Durafour y a otros aviadores extranjeros y nacionales. En 1923 se forma la Flotilla Aérea Salvadoreña (FAS)\* para ese entonces se utilizaban campos para el despegue y aterrizaje de aeronaves entre ellos campo de Marte (parque infantil), Hacienda Colima, finca Venecia e Ilopango, en 1924 en los campos de Ilopango se construyeron pistas y hangares.<sup>23</sup>

---

\* De aquí en adelante se le denominará: FAS.

<sup>23</sup> “Guía del archivo periférico del Puerto de la Unión Centroamericana”, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, acceso: 15 de abril de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234167/download>.

Así mismo, con el pasar del tiempo fue sufriendo remodelaciones y ampliaciones para recibir aeronaves de mayor tamaño, hasta convertirse en un Aeropuerto Internacional, para la década de 1970 ya había sido superada su capacidad y no podía recibir a las aeronaves más modernas de la época, por contar con sistemas operativos deficientes y además las pistas ya no podían ser prolongadas por colindar con zonas habitacionales y los obstáculos geográficos en la zona. Dada las circunstancias, para el año de 1976, el GOES confía a CEPA la construcción, administración y operación del Aeropuerto Internacional Cuscatlán.

Posteriormente, en 1979 se acordó suspender a partir de enero de 1980 el tráfico internacional, habilitando para tal efecto el Aeropuerto Internacional El Salvador, en consecuencia, Ilopango quedó habilitado únicamente para uso militar y aviación civil (taxis aéreos particulares), administrándolo la Fuerza Aérea Salvadoreña, en octubre de 1987.

No obstante, fue inaugurado con el nombre “Aeropuerto El Salvador”<sup>24</sup>, según decreto No. 19 de fecha 14 de noviembre de 1979. Construido en la segunda mitad de década de 1970, inició operaciones en el año 1980. La edificación estuvo a cargo de la empresa japonesa Hazama Gumi. Como parte del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, en el año 1996 la empresa Arq. Rubén Vásquez y Asociados, S.A. de C.V.

De esa manera, se ejecutó y finalizó la ampliación de la primera etapa del Edificio Terminal de Pasajeros (ETP)\* conocida como AIES I; mientras que

---

<sup>24</sup> Asamblea Legislativa, Decreto No. 631 (El Salvador, Asamblea Legislativa, 14/11/1979), [https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/decretos/171117\\_073434230\\_arc\\_hivo\\_documento\\_legislativo.pdf](https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/decretos/171117_073434230_arc_hivo_documento_legislativo.pdf)

\* De aquí en adelante se le denominará: ETP.



para el año 1998, la empresa Jiménez Castillo, S.A. de C.V, concluyó la segunda etapa de ampliación del ETP, denominada AIES II.

En el año 2004, por medio del Punto 5º Sesión 42 del Consejo de Ministros, de fecha 12 de mayo, se entrega a la CEPA la administración y posesión de los inmuebles y áreas de terreno, incluyendo las instalaciones aeroportuarias y construcciones donde operó el Aeropuerto Internacional de Ilopango, a fin de que ésta disponga de los mismos y lleve a cabo la rehabilitación de dicho aeropuerto.

Actualmente se cuenta con un vuelo internacional diario de Guatemala-El Salvador y viceversa, asimismo se ha mejorado la infraestructura para brindar servicios de calidad, entre los que destacan: oficinas de aduana, migración, Policía Nacional Civil (PNC)\* y estacionamiento de vehículos, todo esto con el objetivo de ofrecer las condiciones adecuadas a los usuarios.

Desde el año 2016 hasta la actualidad se ha mejorado la infraestructura de las terminales de carga y pasajeros, contempladas en el Plan Maestro; se ha realizado la construcción de cuatro plataformas de estacionamiento de aeronaves en rampa internacional, remodelación de la terminal de carga, actualmente se construyen cuatro salas de espera para atender la creciente demanda de pasajeros.

Así mismo, dentro de las mejoras continuas se han desarrollado ciertos proyectos como por ejemplo: terraza de observación meteorológica, área de *foodcourt* (plaza de comidas), plaza de la bondad, construcción de pasarela, y

---

\* De aquí en adelante se le denominará: PNC.

se está llevando a cabo un proyecto de remodelación del estacionamiento de vehículos.<sup>25</sup>

## **1.6 La Inversión Extranjera Directa, como factor de crecimiento económico en El Salvador**

La inversión extranjera tiene diferentes significados que adoptan cada país en la medida de lo necesario, es por ello, que unos países cuentan en sus propias legislaciones el significado de la inversión extranjera, así como otros países que no contemplan una propia definición del término, adoptan las normativas internas retomadas por los Tratados o Acuerdos Internacionales, tales como el Tratado de Libre Comercio para América Latina (TLCAN)\*, y el Acuerdo de Cartagena.\*

---

<sup>25</sup> “Guía del archivo periférico del Aeropuerto internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma”, CEPA, acceso: 15 de abril de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234167/download>.

\*Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y Alejandro Posadas Urtusuasteguis, Gustavo Vega Canovas, “Capítulo 11 del TLCAN: protección a la inversión extranjera”,

[https://datd.cepal.org/Normativas/TLCAN/Espanol/Tratado\\_de\\_Libre\\_Comercio\\_de\\_America\\_del\\_Norte-TLCAN.pdf](https://datd.cepal.org/Normativas/TLCAN/Espanol/Tratado_de_Libre_Comercio_de_America_del_Norte-TLCAN.pdf), <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1667/9.pdf>. En el capítulo XI, establece los derechos y protecciones que los tres Estados (Canadá, de los Estados Unidos y de México), se comprometen a conceder a las inversiones y a inversionistas a futuro y constituye en los siguientes artículo: 1102(2), Cada una de las Partes brindará a las inversiones de inversionistas de otra Parte, trato no menos favorable que el que otorga, en circunstancias similares, a las inversiones de sus propios inversionistas en el establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de las inversiones. Art 1103(2) Cada una de las Partes otorgará a las inversiones de inversionistas de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a las inversiones de inversionistas de otra Parte o de un país que no sea Parte, en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de inversiones. La inversión pertenece a un inversionista del TLCAN que la controla directa o indirectamente. Sin embargo si un inversionista fuera de América del Norte, “con importantes actividades de negocios”, se constituye y organiza bajo las leyes de uno de los países de la región, se le brindaran todos los derechos del TLCAN. Fecha de consulta: 08 de agosto de 2018.

\*Las disposiciones del Acuerdo de Cartagena referente a la Inversión Extranjera: art. 26: Los países Miembros iniciaran inmediatamente un proceso de coordinación de sus planes de desarrollo en sus sectores específicos y de armonización de sus políticas económicas y sociales, con la mira de llegar a un régimen de planificación conjunto integrado del área. Así

Es por ello que la IED bien regulada y con fin social “sirve para potenciar el crecimiento por parte de los países de renta media como El Salvador”<sup>26</sup>, y con ello impulsar el crecimiento económico a través de la activación de plataformas logísticas competitivas como el PLU y AIES-MOARG. A su vez, la IED crea ambientes para canalizar capital a países de renta media, para establecer empresas privadas o para el desarrollo de proyectos público – privados, o proyectos de concesión.

Dada a las características establecidas en la teoría aplicada a este análisis, es necesario recalcar el papel que juega la inyección de IED en las plataformas logísticas, junto a la inversión que está realizando el Estado para la activación de las terminales portuarias que permita en mediano plazo posicionar a El Salvador como un centro logístico competitivo.

Es necesario hacer énfasis en que no solamente se beneficia el sector empresarial, también el recurso humano, ya que con las nuevas tecnologías eficaces que se comparten y son aplicadas, llegan a desarrollar nuevas formas de realizar los procesos de administración y producción, gracias a la IED. Esto crea espacios óptimos para incorporarse en el ámbito exterior que requiere la era de la globalización, sobre todo en la región centroamericana

---

mismo, El Acuerdo tiene por objetivos promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano. Asimismo, son objetivos del Acuerdo propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los Países Miembros en el contexto económico internacional; fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros. Estos objetivos tienen la finalidad de procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la Subregión.

<sup>26</sup> Ricardo Pérez, “Los países de renta media: un nuevo enfoque basado en brechas estructurales”, revista CEPAL N.º 8, (2012).

donde los países se enfrentan a situaciones económicas similares y que a su vez son receptoras de IED.

¿Qué es la Inversión Extranjera Directa?

Antes de definir, el concepto de IED en los últimos treinta y cinco años ha servido como motor de desarrollo económico en los países periféricos por parte de países inversores, ya sea proveniente de personas naturales o jurídicas no residentes en el país donde se lleva a cabo la inversión. Las multinacionales buscan posicionarse en un país para establecer relaciones económicas comerciales a fin de crear vínculos de participación que generen pertenencia hacia una empresa ya establecida o crear una nueva empresa desde cero con el fin que la inversión pueda crear una capacidad de producción adicional en un país, pero también puede crear nueva competencia para las empresas locales. Entonces, la IED no es más que el capital invertido por los residentes extranjeros en el país, con el propósito de tener una relación de largo plazo con las empresas nacionales.

Así mismo, se puede establecer IED a través de *“contratos que generen la colaboración, concesión o servicios entre el inversionista y la empresa, así como mediante la adquisición de inmuebles en el país de destino de la inversión”*.<sup>27</sup>

La importancia de este fenómeno, que es un elemento clave para las economías de los países, con lo cual conlleva una *rápida evolución de la*

---

<sup>27</sup> “¿Qué es la Inversión Extranjera Directa?”, Portafolio, acceso 15 de abril de 2018, <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/inversion-extranjera-directa-278536>

*integración económica internacional, a la que también se hace referencia bajo el término de globalización.*<sup>28</sup>

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)\* define que *“La IED constituye un medio para establecer vínculos directos, estables y de larga duración entre economías. Con un entorno político adecuado, puede servir como vehículo importante para el desarrollo de la empresa local, y ayudar también a mejorar la competitividad tanto de la economía que los recibe (“receptora”) como de la que los invierte (“inversora”). En particular, la IED fomenta la transferencia de tecnología y de experiencia (o know-how) entre economías.”*<sup>29</sup>

Las empresas multinacionales son las que principalmente encabezan la lista en el camino de una rápida globalización de la actividad económica, de tal manera, que las empresas multinacionales edifican una extensa red de filiales productivas, cuya base es la fragmentación de las diferentes fases del proceso productivo y su ubicación en distintos países con el objetivo de aprovechar sus respectivas ventajas comparativas.

*“El objetivo de la IED pretende establecer un interés duradero por parte de una empresa residente en una economía (el inversor directo), en una empresa domiciliada en una economía diferente de la del inversor directo (la empresa*

---

<sup>28</sup> OECD, *OCDE Definición Marco de Inversión Extranjera Directa: Introducción*, 2008, 4ª edición, (Paris, OECD Publishing, 2011), 13, acceso: 8 de agosto de 2018, <https://doi.org/10.1787/9789264094475-3-es>.

\* De aquí en adelante se le denominará: OCDE.

<sup>29</sup> Definición de KnowHow, Economía Simple, acceso: 9 de agosto de 2018, <https://www.economiasimple.net/glosario/know-how>. El concepto de know-how proviene del inglés y significa "saber hacer". Por lo que la definición de knowhow es el conjunto de capacidades y conocimientos que le permiten a una empresa o a una persona desarrollar una actividad o un proyecto con experiencia.

*de inversión directa*).<sup>30</sup> De esta manera, reflejan el interés perpetuo que implica la existencia de una relación de largo plazo o permanente entre el inversor directo y la empresa de inversión directa y una categoría significativa de predominio en la gestión de la empresa. “En general se considera que existe inversión directa cuando el inversionista directo ha adquirido 10 por ciento o más de las acciones ordinarias o del derecho a voto de una empresa en el exterior.”<sup>31</sup>

Por lo anterior, es evidente que muchos países buscan atraer IED para dinamizar la economía en el país al cual se esté reflejando y posterior para entrar en el comercio de competencias. De ésta manera, los países en desarrollo han implementado medidas para atraer la IED, las cuales se ven reflejadas en acciones que abarcan desde: “*exenciones fiscales, otorgamientos de tierras, u otros activos a precios simbólicos o bastantes atractivos, desarrollo de zonas francas, creación de agencias para la atracción de capital extranjero, facilidades para la instalación de empresas extranjeras, simplificación de trámites y otras.*”<sup>32</sup>

## **1.7 Marco Normativo de la Inversión Extranjera Directa en El Salvador**

La seguridad jurídica es un factor determinante para que un país sea elegible de ser receptor de IED, es por ello que El Salvador, así como muchos países,

---

<sup>30</sup> OECD, *PRINCIPALES CONCEPTOS Y DEFINICIONES DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA*, Cap. 3 en OCDE Definición Marco de Inversión Extranjera Directa: 2008, 4ª ed, (Paris, OECD Publishing, 2011), 53, acceso: 9 de agosto de 2018, <https://doi.org/10.1787/9789264094475-5-es>.

<sup>31</sup> DICCIONARIO DE TÉRMINOS DE COMERCIO, Sice, acceso: 10 de agosto de 2018, [http://www.sice.oas.org/dictionary/IN\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/dictionary/IN_s.asp).

<sup>32</sup> Carolina Alas de Franco, “Tratados de libre comercio e Inversión Extranjera Directa en El Salvador”, FUSADES, n. 3 (2011), 65, [http://fusades.org/sites/default/files/investigaciones/serie\\_2011\\_03.pdf](http://fusades.org/sites/default/files/investigaciones/serie_2011_03.pdf)

ha implementado reformas en sus legislaciones internas y creado convenios internacionales con países de la región que han dado paso a la apertura de sus economías, dejando atrás las prácticas proteccionistas.

Para ello, El Salvador ha multiplicado esfuerzos para crear condiciones idóneas que atraigan inversión extranjera, tal es el caso de PQD que genere dicha condición, además, el Estado salvadoreño ha aumentado los acuerdos bilaterales de inversión, y los acuerdos bilaterales, multilaterales y regionales de inversión y los acuerdos bilaterales, multilaterales y regionales de libre comercio,<sup>33</sup> dando paso en los últimos años a un crecimiento en cuanto al número de acuerdos firmados con países fuera de la región ya sea de forma individual o en conjuntos con otros países con un desigual desarrollo.

### **1.7.1 Tratados Internacionales**

Los acuerdos en la actualidad llevan al crecimiento al país, ya que han ido haciéndose más amplios en la medida que el país requiera, optando con medidas que trascienden el área propiamente comercial, incluyendo la incorporación de disposiciones relacionadas con la inversión.

*“El Salvador tiene tratados de libre comercio vigentes con: México, República Dominicana, Chile, Panamá, Estados Unidos, Taiwán y Colombia, y en mayo de 2010 se terminó la negociación de un Acuerdo de Asociación (ADA) con la Unión Europea.”<sup>34</sup>*

En el periodo del 2000 al 2010 empezó a firmar acuerdos con naciones fuera de la región para atraer mayor inversión extranjera, tratando de implementar

---

<sup>33</sup> *Ibíd.*

<sup>34</sup> *Ibíd.*

ventajas para el establecimiento de la inversión, aún a costa de enormes sacrificios, como lo son las tasas elevadas de interés, la reducción en los salarios y otras medidas, que pueden llegar a mermar considerablemente los beneficios recibidos de la inversión extranjera.

En este sentido, los tratados de libre comercio estimulan la inversión nacional y extranjera, dando paso a que aprovechen las empresas de los países miembros la economía de escala. Hay que recalcar que los “*tratados tienen predominancia sobre las leyes nacionales y se aplican las regulaciones relacionadas con la inversión extranjera que están contempladas en los tratados.*”<sup>35</sup> De esta manera, los tratados proporcionarían un buen ambiente para que concurren condiciones que permitan y fortalezcan la inversión extranjera, así como de su consecuente desarrollo de la institucionalidad del país.

Debe hacerse énfasis que el esfuerzo de un país para establecer vínculos de libre comercio debido a la IED, no debe concebirse únicamente bajo la vía jurídica del derecho internacional a través de la ratificación de un tratado o acuerdo, no puede obviarse el hecho que existen áreas en las que las autoridades deben dirigir sus esfuerzos para que efectivamente puedan atraer el capital extranjero que necesitan, es decir, que “la vía política también confluye con otros factores para propiciar un ambiente idóneo para la atracción, inyección e implementación de IED”.<sup>36</sup>

A continuación, se detallan acuerdos internacionales firmados por el Estado Salvadoreño de relevancia para la atracción de IED:

---

<sup>35</sup> *Ibíd.*

<sup>36</sup> *Ibíd.*



**a) Tratado de Libre Comercio entre las Repúblicas de El Salvador y República de Honduras con la República de Taiwán**

En 2007 se firmó el Tratado de Libre Comercio entre las Repúblicas de El Salvador – Honduras y la República de China (Taiwán), con el fin de incentivar la economía entre los tres países. Mediante la suscripción de este TLC con la República de China (Taiwán), El Salvador y Honduras, se estableció en el CAPÍTULO 5: PROCEDIMIENTOS ADUANEROS RELACIONADOS CON EL ORIGEN DE LAS MERCANCIAS, Artículo 5.01 que CENTREX será la “Autoridad Certificadora”<sup>37</sup> mediante la emisión del certificado de origen requerido para el acceso de las mercancías salvadoreñas a Taiwán.

Entre las consideraciones que motivaron y sirvieron de base a los gobiernos de El Salvador, Honduras y Taiwán para suscribir el Tratado se destacan: el interés de los firmantes en establecer reglas claras para lograr un mercado más amplio y seguro para las mercancías y servicios producidos en sus territorios; así como promover y proteger las inversiones.

**b) Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y República Dominicana**

Éste Tratado fue ratificado por la AL de El Salvador, publicado en el Diario Oficial No.98, Tomo No.343, del 27 de Mayo de 1999 y por República Dominicana el 15 de marzo de 2001. Entró en vigencia el 4 de octubre de 2001, entre El Salvador y República Dominicana. A partir de la entrada en vigencia, las Partes se comprometen a garantizar el acceso a sus respectivos mercados mediante la eliminación total del arancel aduanero al comercio sobre bienes

---

<sup>37</sup> *Ibíd.*

originarios. Ninguna de las partes cobrará derechos o cargos consulares, ni exigirá formalidades consulares sobre bienes originarios.

Dentro del trato, una de las metas es establecer un ordenamiento jurídico con reglas claras, transparentes y de beneficio mutuo para la promoción y protección de las inversiones, así como del intercambio comercial de sus bienes y servicios; con el objetivo de influir positivamente en los flujos de IED hacia los países miembros, debido a que las medidas establecidas en el Tratado de Libre Comercio (TLC)\* estimula la inversión nacional y extranjera al ampliar los mercados.

## 1.7.2 Legislación Interna

### a) Ley de Inversiones

*La ley de Inversiones, en su normativa interna establece el objeto de fomentar las inversiones en general y las inversiones extranjeras en particular, es por eso que se hace necesario establecer un marco legal apropiado que contenga reglas claras y precisas, de acuerdo a las mejores prácticas en esta materia, que permita competir internacionalmente en el esfuerzo de atraer inversiones nuevas para contribuir al desarrollo económico y social del país.<sup>38</sup>*

Dicha Ley contempla, en su normativa jurídica que:

- i. Que es obligación del Estado promover el desarrollo económico y social, mediante el incremento de la producción y la productividad;

---

\* De aquí en adelante se le denominará: TLC

<sup>38</sup> “Ley de Inversión: Leyes económicas”, decreto n° 732, Reformas: (2) D.L. N° 853, (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 2000), [http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3\\_slv\\_inversiones.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_slv_inversiones.pdf)

- ii. Que una de las formas de promover el desarrollo económico y social es mediante el incremento de las inversiones nacionales y extranjeras, con las cuales se destinen recursos a actividades productivas, que son necesarias para generar empleos y mantener un crecimiento económico sostenido, en beneficio de todos los habitantes del país;
- iii. Que es importante además de promover e incentivar a las inversiones en general; atraer inversiones extranjeras al país, para que con sus contribuciones de capital, tecnología, conocimientos y experiencias, incrementen la eficiencia y la competitividad de las actividades productivas en que son destinados dichos recursos;
- iv. Que para incrementar el nivel de inversiones extranjeras en el país, debe establecerse un marco legal apropiado que contenga reglas claras y precisas, de acuerdo a las mejores prácticas en esta materia, que le permita competir internacionalmente en el esfuerzo de atraer inversiones nuevas.

Existen también dentro del marco normativo de la Ley de Inversiones, actividades limitadas a la inversión, las cuales están contempladas en el Art 7<sup>39</sup> de la Ley de Inversiones, las cuales establece:

- i. El comercio, la industria y la prestación de servicios en pequeño, y específicamente la pesca de bajura en los términos señalados en la ley, son patrimonio exclusivo de los salvadoreños por nacimiento y de los centroamericanos naturales;
- ii. El subsuelo pertenece al Estado, el cual podrá otorgar concesiones para su explotación;

---

<sup>39</sup> Corte Suprema de Justicia, Ley de Inversiones, 4.

- iii. La propiedad de bienes raíces rústicos no podrá ser adquirida por extranjeros en cuyos países de origen no tengan iguales derechos los salvadoreños, excepto cuando se trate de tierras para establecimientos industriales;
- iv. La extensión máxima de tierra rústica perteneciente a una misma persona natural o jurídica, no podrá exceder de doscientos cuarenta y cinco hectáreas. Esta limitación no será aplicable a las asociaciones cooperativas o comunales campesinas, las cuales están sujetas a un régimen especial;
- v. El Estado tendrá la facultad de regular y vigilar los servicios públicos prestados por empresas privadas, así como la aprobación de sus tarifas, excepto las que se establezcan de conformidad con tratados o convenios internacionales;
- vi. Se requerirá la concesión del Estado para la explotación de muelles, ferrocarriles, canales y otras obras materiales de uso público, en la forma y condiciones señaladas en la ley;
- vii. Las inversiones efectuadas en acciones de Bancos, Financieras y Casas de Cambio de Moneda Extranjera, estarán sujetas a las limitaciones señaladas en las leyes que rigen dichas instituciones.

Se debe hacer énfasis que los fondos provenientes de remesas por parte de residentes salvadoreños en el exterior, no cuentan como inversión extranjera (la residencia es una condición migratoria especial, y no sólo los residentes envían remesas). Debido a que es destinado para ayuda y uso familiar o destinado a adquisición de inmuebles para su vivienda.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> *Ibíd.*

Existen otras normativas aunque no se profundizarán en ellas contienen disposiciones que conciernen a la inversión extranjera, entre éstas se mencionan:

- Ley de zonas francas industriales y de comercialización
- Ley de Fomento y protección de la propiedad intelectual
- Ley de reactivación de las exportaciones

El BCR, establece que uno de los factores que intervino en el crecimiento del país en el año 2016, fue un mayor flujo de IED, *“las importantes entradas de IED, que alcanzaron los USD\$1,303 millones durante el año 2016, continúan reflejando el interés de los inversionistas por desarrollar sus proyectos en El Salvador; el aumento de IED de dicho año fue el mayor de la década, y en su mayoría estuvo asociado a proyectos relacionados a la actividad industrial.”*<sup>41</sup> De esta manera, el país a pesar de contar con efectos positivos como negativos ha tenido un repunte considerable, ya que no se había presentado un alto índice en la década anterior.

Para que El Salvador haya alcanzado un grado de crecimiento significativo, la IED ha sido fundamental para facilitar el desarrollo y la transformación económica del país. El Salvador ha resultado sobrellevar un largo camino en cuanto a su desarrollo. No existe un dato muy certero desde cuando empezó a percibir IED el país. No obstante, se puede reflejar en cifras oficiales correspondiente al país donde se encuentra constituida la IED legalmente ese capital, que no refleja con exactitud el origen de la inversión, si no que se ve reflejado en cifras del capital.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> BCR, *“Informe Macroeconómico Febrero de 2017”*, (El Salvador, San Salvador, 2017), acceso: 11 de agosto de 2018, <http://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1308684981.pdf>

<sup>42</sup> FUSADES DEES, *Tratados de Libre Comercio*, 17

Históricamente, se conoce que Estados Unidos es el principal país emisor de IED hacia El Salvador, sin embargo, se han pronunciado países que han hecho que la intervención porcentual de Estados Unidos, se reduzca significativamente, como el capital de Panamá y México, con su aporte de capital. *“En 1998, el capital estadounidense representaba el 29.3 % de la inversión extranjera en el país, esta participación llegó a un máximo en el 2001 (40.5 %), mientras que en el 2009, la participación del capital estadounidense había caído un 34.5 % del saldo total de IED en el país.”*<sup>43</sup>

La IED que proviene de Estados Unidos ha mantenido su alza, aunque ha reducido su participación; en 1998, el saldo de esta inversión en el país era de 3.9 % del PIB, porcentaje que ascendió a 9.8 % del PIB en 2009, un aumento considerable de 6 puntos porcentuales.<sup>44</sup>

En la actualidad, El Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (PROESA)\* es el principal responsable de la atracción de inversiones, la promoción de las exportaciones y la administración de los Asocios Público Privado (APP)\*; por tanto, su fortalecimiento es un elemento esencial para el cumplimiento de sus facultades y sus leyes establecidas.

Finalmente, al cierre del año 2017, El Salvador registró entradas brutas de IED que ascendieron a \$1,314.6 millones, explicadas principalmente por la actividad económica industrial (39.2 %), el sector financiero (22.3 %), el renovado sector energético (14.4 %) y un sector comercio diversificado (13.6 %), indicó el BCR. Por su parte, las salidas brutas disminuyeron 46.5 %,

---

<sup>43</sup> *Ibíd.*

<sup>44</sup> *Ibíd.*

\* De aquí en adelante se le denominará: PROESA.

\* De aquí en adelante se le denominará: APP.

producto de la estabilidad macroeconómica y mejoras en el clima de negocios, lo que se convierte en mayor inversión para el país y más empleo.<sup>45</sup>

El BCR destacó que la estabilidad en las entradas brutas y la reducción en las salidas explican el importante crecimiento de los flujos netos de IED, que al cierre de 2017 totalizaron \$791.9 millones, impulsados principalmente por capitales procedentes de economías latinoamericanas cuya participación alcanzó el 66.6 % de los flujos netos.<sup>46</sup>

El BCR finalmente destacó la importancia de los flujos netos de IED procedentes de economías latinoamericanas que al cierre de 2017 totalizaron \$527.1 millones, y representando el 66.6 % de los flujos netos totales. Panamá y Honduras fueron países que se ubicaron en las primeras dos posiciones, con \$267.2 millones y \$157.4 millones, respectivamente. También fueron relevantes los flujos procedentes de Colombia por \$59.2 millones y México por \$37.8 millones. La segunda región más relevante respecto al origen de los flujos netos de IED, fue Europa, al totalizar \$194.2 millones, donde Luxemburgo y España fueron los países más destacados con \$89.5 y \$47.0 millones respectivamente.<sup>47</sup> **Ver Anexo 4.**

## **1.8 CEPA, Gestión dentro del Plan Quinquenal de Desarrollo**

CEPA tiene como Misión *“Desarrollar la infraestructura de Puertos, Aeropuertos y Ferrocarriles a través de nuevos modelos de gestión, con participación del sector privado, para prestar servicios seguros, eficientes y*

---

<sup>45</sup> “El Salvador registró entradas de Inversión Extranjera Directa de \$1,314.6 millones en 2017”, BCR, acceso: 26 de marzo de 2018, [http://www.bcr.gob.sv/esp/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1130:el-salvador-registr%C3%B3-entradas-de-inversi%C3%B3n-extranjera-directa-de-\\$13146-millones-en-2017&Itemid=168](http://www.bcr.gob.sv/esp/index.php?option=com_k2&view=item&id=1130:el-salvador-registr%C3%B3-entradas-de-inversi%C3%B3n-extranjera-directa-de-$13146-millones-en-2017&Itemid=168)

<sup>46</sup> *Ibíd.*

<sup>47</sup> *Ibíd.*

*competitivos regionalmente a nuestros clientes, contribuyendo a convertir a El Salvador en un Centro Logístico de Distribución con Valor Agregado.*<sup>48</sup>

Para darle cumplimiento a los modelos de gestión, no se trata sencillamente solo de crear las circunstancias para que lleguen capitales extranjeros, sino, para que las inversiones se vuelvan fuentes generadoras de desbordamientos de tecnología, producción y de empleos, así como, en la orientación en la medida hacia un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible.

El PQD del GOES, establece una meta de aumentar la IED en un 5 %, <sup>49</sup> lo que algunas instituciones interpretan como el 5% del PIB en 5 años, redondeándolo a \$300 millones anuales. De esta manera, es insuficiente para poder cambiar el futuro del país, ya que los resultados obtenidos es menor del promedio alcanzados en los últimos 10 años. **Ver Anexo 5.**

En varios de los objetivos del PQD se ha contemplado la atracción de IED y la modernización de terminales portuarias que dinamicen el tránsito de bienes y pasajeros que permita generar más ingresos económicos al Estado.

En el objetivo número 1: *Dinamizar la economía nacional para generar oportunidades y prosperidad a las familias, las empresas y al país*<sup>50</sup> bajo la estrategia de diversificar de la matriz productiva con énfasis en la producción de bienes y servicios transables y la seguridad, se plantean lineamientos

---

<sup>48</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma: *Impulsando el progreso en El Salvador: "misión y visión"*, CEPA, acceso: 11 de agosto de 2018, <http://www.cepa.gob.sv/mision-y-vision>.

<sup>49</sup> "¿Cómo atraer más inversión a El Salvador?", La Prensa Gráfica, (31 de Enero de 2017), acceso: 11 de agosto de 2018, <https://www.laprensagrafica.com/opinion/Como-atraer-mas-inversion-a-El-Salvador-20170131-0058.html>.

<sup>50</sup> Plan Quinquenal de Desarrollo, Secretaría Técnica y de Planificación, Gobierno de El Salvador, 2014.



encaminados a desarrollar la movilidad, logística, transporte, puertos y aeropuertos.

En el objetivo número 10: *Potenciar a El Salvador como un país integrado a la región y al mundo, que aporta creativamente a la paz y al desarrollo.* De esta manera, el objetivo busca mecanismos para crear programas y políticas idóneas en cuanto a impulsar procesos de inversión y movilidad migratoria recíproca.

CEPA como la institución generadora de polos de desarrollo que planifica y administra la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, operando con excelencia a través de diferentes modelos de gestión, articulando iniciativas con entes públicos y privados.<sup>51</sup> Es necesario tener una visión con entendimientos compartidos sobre ser competitivos, debido a que todos los países están interesados en captar IED, ya que, es un elemento importante para que haya un crecimiento en la economía y de esta manera los países crezcan.

El Salvador cuenta con ventajas respecto a los demás países centroamericanos; respecto a la logística aérea, “El Salvador reporta más tráfico de pasajeros, después de Panamá; pero tiene una desventaja, que CEPA no cuenta con cuartos refrigerados para el manejo de productos perecederos, aunque sí los hay en empresas privadas pero CEPA no proporciona ese servicio.

---

<sup>51</sup> Visión de CEPA, CEPA, acceso: 11 de agosto de 2018, <http://www.cepa.gob.sv/mision-y-vision>

Uno de los problemas que ocasiona la falta de esta inversión, es que las rentabilidades del aeropuerto son utilizadas para cubrir las deficiencias financieras que ocasiona el PLU, lo cual le deja poco margen para invertir en el mismo aeropuerto. Esta situación no la experimenta el aeropuerto de Panamá, ya que no necesita invertir sus recursos en deficiencias financieras de algún puerto o ferrocarriles, como sucede en El Salvador. “Hace 20 años, El Salvador era más competitivo que Panamá.”<sup>52</sup>

El Salvador tiene múltiples fortalezas. Primero, el país tiene uno de los mejores aeropuertos de la región. Segundo, El Salvador ofrece una tarifa industrial de energía eléctrica que está entre las más bajas de Centroamérica. Tercero, la nación salvadoreña tiene una fuerza laboral muy productiva. Estas ventajas, que eran más pronunciadas hace veinte años, están amenazadas.<sup>53</sup>

*“CEPA tiene que subsidiar con el superávit del aeropuerto las operaciones deficitarias del PLU. Esa es una carga que no tiene el aeropuerto de Tocúmen en Panamá, quien es el rival más importante en la región. La tarifa de energía eléctrica no puede sostenerse si es subsidiada por el Estado. Y la fuerza laboral se erosiona con la emigración. Con estas fortalezas, El Salvador debería ser un país anfitrión de industrias intensas en mano de obra y energía eléctrica, y de empresas de productos de alta densidad de valor y perecederos que requieran de logística aérea.”<sup>54</sup>*

---

<sup>52</sup> Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social, “*Como reactivar las inversiones en El Salvador*”, (El Salvador, FUSADES, 2018), [http://fusades.org/sites/default/files/Como%20reactivar%20las%20inversiones%20en%20El%20Salvador\\_marzo2018.pdf](http://fusades.org/sites/default/files/Como%20reactivar%20las%20inversiones%20en%20El%20Salvador_marzo2018.pdf)

<sup>53</sup> *Ibíd.*

<sup>54</sup> *Ibíd.*

Es importante que el país cuente con la institucionalidad y el liderazgo apropiado e impulsar una estrategia centroamericana de movilidad, logística, transporte y puertos, entre otros.

*“El Salvador es un país con fuerte vocación integracionista. El actual Gobierno oficiará la política exterior de manera que se enfoque en fortalecer esta vocación, con una visión integral que genere beneficios a nuestros pueblos, y se avanzará en los esfuerzos para que el proceso de integración latinoamericana y caribeña continúe con fuerza, con un enfoque de cooperación sur-sur que potencie la cooperación, la complementariedad y la solidaridad. También se fomentará el intercambio de bienes y servicios, públicos y privados entre países y regiones, con lo cual se promoverá una visión de comercio justo que contribuya al buen vivir de los pueblos.”<sup>55</sup>*

## **1.9 Consenso de Washington**

El consenso de Washington es el conjunto de medidas económicas de corte neoliberal aplicadas a partir de los años ochenta, el concepto fue acuñado por el economista británico John Williamson, dichas medidas pretendían, por un lado, hacer frente a la reducción de la tasa de beneficio en los países del Norte tras la crisis económica de los setenta, y por otro, como salida impuesta por el FMI y BM a los países del Sur ante el estallido de la crisis de la deuda externa. Todo ello por medio de la condicionalidad macroeconómica vinculada a la financiación concedida por estos organismos.

---

<sup>55</sup> Objetivo 10: Potenciar a El Salvador como un país integrado a la región y al mundo, que aporta creativamente a la paz y el desarrollo en *Plan Quinquenal De Desarrollo 2014-2019: EL SALVADOR PRODUCTIVO, EDUCADO Y SEGURO*, (El Salvador, Secretaria Técnica de planificación, 2015), <http://www.presidencia.gob.sv/wp-content/uploads/2015/01/Plan-Quinquenal-de-Desarrollo.pdf>

Desde entonces en el sistema internacional se empezó a gestar una nueva forma de dependencia entre Estados, una de estas formas de dependencia es la Cooperación Internacional, algo que Japón utilizó para establecer una dependencia al promover el préstamo a través del JBIC.

Las medidas del consenso de Washington, fueron nocivas para El Salvador, ya que promovía la privatización de servicios públicos, planes de ajuste estructural, evitar o limitar la intervención estatal en asuntos económicos, entre otras. En El Salvador las recetas del consenso de Washington no previnieron que sería contraproducente ya que al abrir prematuramente la cuenta de capital\*, permitiendo el flujo de capitales al interior, lo que sobrevaluó la moneda.

Las políticas macroeconómicas provocaron un desequilibrio comercial insostenible lo que propició una creciente insatisfacción en amplios segmentos de la población, todo esto ocasionado por las políticas y recetas vertidas en el consenso de Washington, la distribución extremadamente desigual del ingreso, del poder y de las oportunidades, el fracaso de las políticas del consenso de Washington se debió no sólo a la forma en que fueron aplicadas en cuanto a secuencia e intensidad, sino a las fallas en su diseño inicial, que las hizo incapaces de alcanzar simultáneamente la estabilidad de precios y un crecimiento económico sólido con desarrollo social.

La gran falla del consenso de Washington fue, que no se incluyeron medidas para mejorar la distribución del ingreso ya que en el país había una aguda

---

\* La cuenta de capital resulta un componente principal en la balanza de pagos que maneja cada nación, éste muestra los activos que se manipulan tanto dentro como fuera de cada país y no guardan relación con los activos de la reserva oficial nacional. La cuenta de capital incluye las inversiones de venta o compra de cuentas bancarias extranjeras o nacionales, por parte de la nación titular durante el periodo lectivo de un año, en fin todos los pagos que se hayan realizado fuera del país representan la cuenta de capital porque se encuentran en moneda extranjera.

concentración de los ingresos en manos privadas, es decir, que la polarización entre las esferas y los grupos, que se agudizó; unos cuantos sectores o empresas se modernizaron y lograron insertarse bien en la economía globalizada, pero el resto se estancaron como en el caso del PLU.

Esto representó otro retroceso más, no sólo por la dependencia generada, sino que también el país encaraba la devaluación de la moneda, lo que dejó a El Salvador en una situación muy incómoda para solventar las cuotas del préstamo, actualmente en el PLU se ocupan \$100 mil mensual por mantenimiento, lo que equivale a \$1 millón 800 mil anuales por ser operado y para añadir a esta pérdida que tiene el Estado salvadoreño se pagan \$5 millones semestrales para pagar el financiamiento del PLU.<sup>56</sup>

Puede decirse que el consenso de Washington era el salvavidas del gobierno entrante que venía de una década de conflicto armado, si se hace una breve comparación con el plan Marshall para la reconstrucción de Europa, el consenso de Washington solo veló por la infraestructura y otros factores más, que por el tejido social del país, teniendo así los peores resultados en crecimiento económico, productividad e inversiones, cuyas repercusiones afectan el país hasta la actualidad. Debido a la inoperancia del PLU se tiene que extraer recursos de otras terminales para que el PLU pueda salir a flote con los gastos monetarios antes mencionados.

Las políticas del Consenso de Washington fueron en parte promovidas por los organismos internacionales. En todo caso, se logró una vaga estabilidad macroeconómica y un leve auge exportador, pero no se produjo el elevado crecimiento de la actividad productora que prometían, y mucho menos un

---

<sup>56</sup> Redacción, “*La historia detrás de un puerto millonario*”, acceso: 15 de agosto de 2018

verdadero desarrollo económico y social capaz de generar suficientes empleos formales de calidad y de reducir los agudos niveles de pobreza.<sup>57</sup>

Cabe destacar que las políticas establecidas por el consenso de Washington se dio en un punto donde el modelo de sustitución de importaciones practicado desde los sesenta colapsó, el modelo de sustitución necesitaba de terminales portuarias óptimas para la transportación de bienes, por lo cual Japón vio una muy buena oportunidad para tener influencia en la zona centroamericana y endeudar a un país que no tiene solvencia económica.

---

<sup>57</sup> Luis Dallanegra Pedraza, “El Consenso de Washington de 1989”, Blogluisdallanegra, acceso 15 abril de 2019, <http://luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/conswash.htm>

## **Conclusión**

La Inversión Extranjera Directa (IED) demostró un comportamiento de crecimiento exponencial, convirtiéndose en uno de los múltiples factores de crecimiento económico, de desarrollo e inversión a lo largo de la realidad económica internacional, mayoritariamente en países considerados como renta media.

El Gobierno de El Salvador, en referencia a su Plan Quinquenal de Desarrollo, contempló como meta, el aumento de la Inversión Extranjera Directa, en un 5 % a través del PIB en 5 años de acuerdo a estudios realizados basados en las políticas económicas imperantes en la región. De acuerdo, al Banco Central de Reserva, la dinamización de la actividad económica presentó para el año 2017 un clima estable para la inversión, destacando crecimiento en el flujo neto de la IED, debido a lo anterior, se ha indicado como un nuevo precedente dentro de la economía salvadoreña, y por lo tanto en la economía regional centroamericana.

La dinamización de la economía a través de la inyección de IED, ha establecido nuevos parámetros así como ha establecido precedentes en la creación de política públicas y acuerdos con actores Internacionales para la implementación de procesos de mantenimiento, ampliación y modernización para la mejora de los servicios, tanto en El Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez de la República de El Salvador como en El Puerto de la Unión Centroamericana, conllevando a propiciar mejores relaciones económicas, en Centroamérica y al mundo económico internacional.

La IED ha sido un factor clave en el desarrollo económico del país, en los diferentes marcos de políticas implementados para su regulación y de esta manera atraer inversión extranjera para complementar el capital requerido en el impulso del crecimiento económico y la creación de empleo en el sector industria y en particular el de la manufactura. El puerto de La Unión se inauguró en 2010 y la empresa estatal CEPA se encarga de administrarlo mientras se encuentra un operador privado. Basado en lo anterior, queda demostrado el objetivo específico que atañe a este capítulo, identificar los hechos históricos, económicos y políticos que explican el proceso de la Inversión Extranjera Directa en El Salvador y los condicionamientos desiguales por parte del capital extranjero para otorgar crédito hacia los países de renta media baja, dado que la IED ha sido una de las medidas adoptadas por El Salvador para dinamizar la economía local.



## **CAPÍTULO II: CEPA, APUESTA POR EL DESARROLLO LOGÍSTICO EN EL SALVADOR**

Este capítulo hace referencia a los esfuerzos que ha realizado CEPA, es decir, medidas tomadas por la autónoma que incluyen normativas, acuerdos y ordenamientos jurídicos, algunos de larga data y otros suscritos recientemente que permitan modernizar, optimizar y reactivar tanto del PLU como del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez (AIES-MOARG).

Una de las premisas de la Teoría de la Interdependencia Compleja es la participación de diversas organizaciones que no se encuentran completamente controladas por el gobierno, creando un mayor vínculo entre las relaciones tanto externas como internas de un Estado,<sup>58</sup> este enunciado permite entender el análisis comparativo de ésta investigación debido a la existencia de canales múltiples que permiten una mayor concepción entre las sociedades.

El objetivo específico de este capítulo es identificar de qué manera afecta la competitividad de El Salvador la disparidad en la administración de las terminales portuarias a estudiar a nivel regional, destacando el cumplimiento operativo del AIES-MOARG y antagónicamente la inoperancia del PLU; y cuáles son las medidas implementadas por el GOES, a través de CEPA, para la creación de ambientes económicos óptimos para atracción de IED.

---

<sup>58</sup> Robert Keohane, *International Institutions: can interdependence work? ForeignPolicy*. (Washington, D.C, 1998): 194.

## **2.1 Caso Puerto de La Unión Centroamericana**

El PLU coloquialmente conocido como puerto del Cutuco, constituye uno de los activos logísticos y estratégicos más relevantes del país, así como de Centroamérica. Este es el proyecto de infraestructura portuaria más importante de la zona oriental, considerado la construcción más trascendental durante los últimos 25 años. Su potencial económico se debe al trasbordo de buques de carga, que inicialmente fueron buques que –debido a sus dimensiones– no podían pasar por el Canal de Panamá.

CEPA recibe oficialmente el Puerto de La Unión Centroamericana en 2008, sin embargo, este proyecto público no contaba con los recursos para financiar de manera autónoma su funcionamiento, requiriendo así, un socio público-privado, que le permita acceder a préstamos internacionales u otras fuentes de financiamiento que facilite su ejecución.

Es así que se ve inmerso en requerir préstamos y fuentes de financiamiento internacionales para la construcción de la terminal portuaria. Para dicha construcción estuvo involucrado el Gobierno de Japón a través del JICA, que destinaron \$101.3 millones de dólares provenientes de un préstamo canalizado por JICA, que tuvo como resultado el costo de \$210 millones de dólares la construcción del PLU.

Para dicha construcción y puesta en marcha de la terminal portuaria, se realizó un estudio de prefactibilidad, a cargo de JICA, para contemplar dicha operatividad y precalificación por parte de las partes interesadas. A continuación se hace un esbozo del estudio realizado.

### 2.1.1 Estudio de Prefactibilidad

El Proyecto de construcción del PLU comenzó a gestarse en 1994, año en que se realizó el primer estudio de prefactibilidad con el apoyo del JICA.<sup>59</sup> *“En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se estableció que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX”.*<sup>60</sup>

Así mismo, para el 4 de octubre de 2001, según Decreto Legislativo No. 565 publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353 del 25 de octubre de 2001, la AL autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el JBIC, que fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.<sup>61</sup> De esta manera, para el 2002, el 15 de noviembre del mismo año, se publicó la invitación internacional para la precalificación de empresas para la Construcción del proyecto. Un total de 53 empresas participaron para formar parte de la precalificación.

Finalmente, tras analizar los documentos de las 53 empresas interesadas en calificar, para el 2004, “las empresas precalificadas fueron los consorcios TOA CORPORATION/JAN DE NUL, PENTA OCEAN/HAZAMA y la empresa WAKACHIKU CONSTRUCTION CO, quienes presentaron sus ofertas técnicas y económico presupuestario el 16 de abril de 2004. El 21 de mayo de 2004, CEPA remitió al JBIC los resultados del reporte de evaluación final de las ofertas, solicitándole la respectiva autorización para iniciar el proceso de

---

<sup>59</sup> José Alexander Vanegas Majano, *“Impacto del Puerto de La Unión Centroamericana en el desarrollo de la ciudad de La Unión”*: en vínculo con la Universidad Estatal a Distancia de Costa Rica, UNED / José Alexander Vanegas Majano. -- 1ª ed. Santa Tecla, La Libertad, (El Salv: ITCA Editores, 2017.) 58 p, <https://www.itca.edu.sv/wp-content/uploads/2018/03/14-Puerto-ciudad-La-Uni%C3%B3n.pdf>

<sup>60</sup> *Ibíd.*

<sup>61</sup> *Ibíd.*

negociación con el Consorcio TOA Corporation Jan De Nul, el cual presentó la oferta con valor más bajo (\$145, 768,313.28). En nota de fecha 9 de julio de 2004, se invitó al Consorcio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, la cual inició el 19 de julio de 2004. El proceso de negociación de la oferta entre CEPA y el mencionado Consorcio, finalizó el 15 de diciembre de 2004. La oferta final negociada fue de \$131, 985,000.00.”<sup>62</sup>

## **2.2 Condiciones previas a la gestión 2014-2019**

La iniciación del Puerto de La Unión en El Salvador generó muchas expectativas de desarrollo, económico, y de empleo, así como, políticas y programas de desarrollo estratégico. Con lo cual no sólo buscaba beneficiar la ciudad, sino también para la zona oriental y el resto del país. Sin embargo, desde su apertura éste no ha podido funcionar u operar a su máxima capacidad reduciendo así su impacto en la región.

En una publicación de El Diario de Hoy en su página digital oficial, con fecha septiembre de 2018, comunica que *“En diciembre de 2008, el consorcio nipón belga TOA Corporation/ Jan De Nul terminó de poner el último ladrillo en el puerto y quedó todo listo para atraer inversionistas interesados en operarlo.*

*Cuatro compañías internacionales de primera línea mostraron interés en administrar la terminal marítima desde antes de su construcción, en aquel entonces. La idea era convertir a la nueva infraestructura en un puerto de tercera generación, lo cual permitiría convertir al país en un centro logístico regional, que movilizaría mercaderías procedentes de diversos países. En las*

---

<sup>62</sup> *Ibíd.*

*áreas extraportuarias se planeaba desarrollar zonas francas, para que las fábricas instaladas allí pudieran exportar directamente desde el puerto o para recibir, inmediatamente, los insumos que necesitaban para producir. Además se pretendía desarrollar zonas hoteleras para que vivieran los marinos, los oficiales y todos los ejecutivos y personal necesario para que el proyecto funcionara; también tendría zonas residenciales, escuelas, centros de salud, bares y zonas de entretenimiento, en síntesis se había visualizado una ciudad puerto para el desarrollo de la zona oriental. Incluso se habló de construir un aeropuerto para darle cobertura a la nueva infraestructura.”<sup>63</sup>*

Sin embargo, no ha podido culminar el objetivo de atraer un inversor que opere la terminal marítima portuaria. A pesar de los esfuerzos realizados en poner en marcha el millonario proyecto, y el interés que han presentado varias empresas y entidades importantes del mundo que han visitado a El Salvador para conocer la ley para concesionar dicha terminal.<sup>64</sup>

*“En la medida en que la AL dilataba la discusión sobre cómo operar el millonario puerto, también se fue disolviendo el interés de las empresas, que vieron en Centroamérica y otras regiones mejores oportunidades para invertir.”<sup>65</sup>*

---

<sup>63</sup> José Luis Henríquez, “Así era el desarrollo que se planeaba para el puerto de La Unión sin la presencia de China: Es un puerto con 10 años de abandono, nula movilidad de contenedores y pérdidas millonarias”, *elsalvador.com*, (Sep. 02, 2018), acceso: 10 de septiembre de 2018, <https://www.elsalvador.com/noticias/nacional/514994/asi-era-el-desarrollo-que-se-planeaba-para-el-puerto-de-la-union-sin-la-presencia-de-china/#link>

<sup>64</sup> Maryelos Cea, “*El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas: El Gobierno ha pedido reformas para agilizar la concesión del puerto*”, *Diario El Mundo*, Sec: Economía, Fecha de publicación: 8 de noviembre, 2017, acceso: 10 de septiembre de 2018, <http://elmundo.sv/el-puerto-de-la-union-una-historia-de-discusiones-y-trabas/>

<sup>65</sup> *Ibíd.*

A continuación se presenta una cronología basada en la historia de trabas que ha sufrido el PLU, una infraestructura cuya construcción le costó a los contribuyentes \$210 millones, de los que \$101 millones provinieron de un préstamo que el país dejará de pagar en octubre de 2041.<sup>66</sup> Es por ello, se presenta mediante una línea de tiempo datos relevantes con sucesos ocurridos en años pertinentes.

En el **2005**: El 16 de enero del mismo año, en el marco de la conmemoración del 13° Aniversario de la Firma de los Acuerdos de Paz, el entonces Presidente de la República, Elías Antonio Saca, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del CA-4, dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto de La Unión Centroamericana.<sup>67</sup> *“El puerto comenzó a construirse el 29 de abril de 2005 y se concluyó el 29 de diciembre de 2008. El costo del proyecto ascendió a \$210 millones, de los que \$101.3 millones se financiaron con un préstamo del JICA. Entre 1994 y 1998 se realizaron los estudios de factibilidad. El 25 de octubre de 2001 se firmó el convenio del préstamo y el 16 de marzo de 2005 se firmó el contrato de construcción.”*<sup>68</sup>

Para el **2008**: el 28 de diciembre, CEPA recibe oficialmente el PLU. Bajo el gobierno que presidía Antonio Saca, se presentaron dos decretos para concesionar el puerto. El primero, que llegó al Órgano Legislativo en abril, planteaba una concesión maestra, que se basaba en que un único operador administraría por 25 años la terminal, así como las zonas extra portuarias. Esta propuesta generó intensas discusiones en la AL, substancialmente por la oposición del Partido de Concertación Nacional\* y el Frente Farabundo Martí

---

<sup>66</sup> *Ibíd.*

<sup>67</sup> José Alexander Vanegas Majano, “Impacto del Puerto de La Unión Centroamericano”, 6.

<sup>68</sup> Maryelos Cea, “El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas”

\* De aquí en adelante se le denominará: PCN.

para la Liberación Nacional\*. Para desentramar las disputas, el Gobierno instaló una comisión con los diputados.

El anterior presidente de CEPA, el Señor Albino Román, en una entrevista realizada en el 2008, por una empresa de comunicaciones digital,<sup>69</sup> afirmó que el gran beneficio que va a recibir el país es la creación de empleos que generará el PLU y lo hará en el valor agregado que se le puede dar a la carga que llegue al Puerto. Esa es la apuesta que quisiéramos hacer, concluyó Román.

Asimismo, se debe hacer énfasis que el ex presidente de CEPA, aclaró que concesionar el puerto no significa privatizarlo, pues la concesión no es vender el bien. El bien siempre va a ser propiedad del GOES y toda la inversión que el concesionario va a hacer le va a quedar al puerto, le va a quedar al país, recalco el ex funcionario. Sin embargo, esto implica que la explotación de éste estará en manos de empresas privadas, pero con la generación de capital para el puerto mediante al concesionario.

En el **2009**, las negociaciones de la comisión de la AL que se instaló para resolver las disputas, obtuvo como fruto de las reuniones, que el 21 de enero se presentó el segundo decreto. Proponía una sociedad compuesta por la estatal Comisión de CEPA y un operador internacional, con una participación accionaria del 10 % para CEPA y 90 %, respectivamente para el operador internacional. El desembolso inicial no debía ser inferior a los \$40 millones y como mínimo debía invertir \$95 millones en los primeros cinco años. Se excluyeron de la concesión las zonas extra portuarias, con lo cual, tampoco se llegó a una decisión final de aprobación.

---

\* De aquí en adelante se le denominará: FMLN.

<sup>69</sup> “Creando oportunidades”, MEDIOLLENO, acceso: 20 de septiembre de 2018, <http://mediolleno.com.sv/noticias/la-historia-detras-de-un-puerto-millonario-puerto-cutuco>

Para el **2010**, el 21 de junio, el ex presidente de la República, Mauricio Funes, inauguró el puerto de La Unión Centroamericana, bajo administración estatal. En septiembre, CEPA informó que esperaba concesionarlo en el segundo semestre de ese mismo año. Se contrató a la Corporación Financiera Internacional\* para elaborar un estudio que determinara el método ideal para esta operación. El estudio incluyó una evaluación del mercado, una planeación de la forma de concesión y la elaboración del anteproyecto de ley de concesión.<sup>70</sup>

En el **2011**, después del estudio se decidió aplicar la concesión maestra, esa que la AL se negó a amparar en 2008. Tras varios años de discusiones, autoridades de CEPA entregaron el 21 de marzo de 2011 a la AL una iniciativa de ley que vislumbraba condiciones básicas y plazos para la concesión de la terminal portuaria. En septiembre del mismo año, la Asamblea aprobó el decreto 834, que contiene la ley de concesión del puerto. Uno de los puntos que desvaneció el interés de los posibles operadores internacionales, entre otros, era que el interesado debía entregar \$50 millones al Estado al momento de firmar el contrato. El Gobierno en turno afirmó que ninguna de las propuestas anteriores era atractiva para los inversionistas que pretendían optar por operar dicha terminal.

*“Según el decreto aprobado por la AL, el plazo de concesión puede ser de hasta 30 años y podrá ser prorrogado mediante solicitud escrita durante los 25 y 26 años de la concesión. En este período, el concesionario tendrá a su cargo la administración, equipamiento, explotación comercial, desarrollo de la*

---

\* De aquí en adelante se le denominará: IFC.

<sup>70</sup> Maryelos Cea, “El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas”



*infraestructura, promoción, posicionamiento internacional y generación de negocios en el puerto.”<sup>71</sup>*

En febrero del **2012**, el Ejecutivo indicó que la aspiración era licitar y concesionar la terminal en el segundo semestre de 2012. Luego se aplazó hasta abril de 2013 y una nueva fecha para dicho paso se planteó para octubre de ese año, pero ninguna de las previsiones se cumplió por diversos motivos. Entre ellos, la compra de equipo para el puerto, la falta de las bases de licitación y el contrato que se firmaría con el operador que ganara el concurso internacional.<sup>72</sup>

En julio del **2013**, se echó a andar la última fase del “Plan Contingencial para la Operación del Puerto”, aprobado en 2009 y parte de las recomendaciones que el IFC hizo al finalizar su estudio. Esta última etapa fue la precalificación de las empresas interesadas en operar el puerto. En agosto de ese mismo año, a petición de CEPA y el MOP, se reforma el decreto 834 para flexibilizar las condiciones de concesión de la terminal. “Se afirmó que en septiembre de 2013 debería estar concesionada la infraestructura portuaria; pero, como una historia interminable, las autoridades decidieron modificar el marco legal para evitar un arbitraje que pudiera ocasionarse por parte de las empresas ganadora de la licitación, por lo que el plazo se tuvo que modificar.”<sup>73</sup> Es por ello que no se tuvo un resultado para la concesión de la terminal.

Pese a que la Ley de Concesión Portuaria que aprobó la AL en 2011 definió que el costo del dragado del Puerto de la Unión sería asumido por el Estado, las empresas precalificadas para intervenir en la licitación de la concesión del

---

<sup>71</sup> Redacción, “*La historia detrás de un puerto millonario*”

<sup>72</sup> Maryelos Cea, “El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas”

<sup>73</sup> José Luis Henríquez, “Así era el desarrollo que se planeaba para el puerto de La Unión”

Puerto, exigieron garantías de que el Estado salvadoreño cumpliría con ese compromiso, por lo cual la ley debía ser reformada una vez más. A raíz de tantos contratiempos, en octubre de 2013, de 34 empresas internacionales invitadas a precalificar para la licitación del puerto, solo cuatro mostraron interés.<sup>74</sup>

### **2.3 Avances en la gestión de atracción de IED para la terminal portuaria PLU**

En este apartado se realizará un estudio económico de El Salvador, el cual, actualmente es la cuarta economía más grande de la región centroamericana. Con la crisis económica mundial, el PIB real se contrajo en 2009 y el crecimiento económico se ha mantenido bajo, con un promedio de menos del 2 % de 2010 a 2014, pero se recuperó un poco en 2015-2017 con una tasa de crecimiento anual promedio del 2,4 %.

De esta manera, existen una serie de gestiones para la terminal portuaria del PLU. A la fecha dicha terminal no ha operado por aproximadamente 10 años, con lo cual, tiene nula movilidad de contenedores y una cuantiosa pérdida millonaria de capital, ya sea basado en su construcción, como en el mantenimiento que esta terminal genera.

A continuación, se detalla una cronología planteada en los esfuerzos y acciones para la agilización de la concesión portuaria, así mismo, como los ejercicios realizados dentro del quinquenio 2014-2019.

---

<sup>74</sup> Ibíd.

En marzo del **2014**, CEPA explicó que la falta de aprobación de las bases de licitación y el contrato, por parte de otras instituciones, no permitía el lanzamiento del concurso internacional en ese momento, por lo que aplazó la fecha para abril de ese año. En junio, la autónoma dijo que, tras obtener la aprobación de las bases, el proceso de licitación comenzaría a finales de agosto. Posteriormente, indicó que el concurso sería lanzado en septiembre.

El 28 de mayo del **2015**, CEPA declaró desierta la licitación tras cuatro prórrogas otorgadas para las cuatro empresas precalificadas que participaron del proceso, tras no presentar una licitación en la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional\*, que finalmente, no presentaron ofertas para operar esta infraestructura. El presidente de CEPA, el Ing. Nelson Vanegas, aseguró que indagarían en la medida de conocer a través de un dialogo con las empresas que anteriormente estaban interesadas en operar la terminal, por qué las empresas ya no participaron, pero hasta esta fecha, toda la información relacionada a la concesión fue declarada reservada por la junta directiva de la autónoma.

El Ejecutivo presentó el miércoles 8 de noviembre del **2017**, un paquete de reformas a la ley de concesión del puerto que pretende flexibilizar las condiciones para atraer inversionistas interesados en operar la terminal. La vox pópuli denomina al PLU como el estacionamiento más caro en la historia del país. Entre 2009 y 2016, su mantenimiento ha costado \$17.3 millones. Diseñado como terminal de contenedores, desde hace cuatro años no moviliza uno solo, según las estadísticas oficiales.<sup>75</sup> **Ver anexo 6.**

---

\* De aquí en adelante se le denominará: UACI.

<sup>75</sup> Maryelos Cea, “El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas”

Tras denominarse como el estacionamiento más caro de la historia del país, y las últimas licitaciones que acontecieron en el 2015. Tuvieron que transcurrir otros tres años para que en el **2018** vuelva a intentarse una nueva licitación que, según algunos analistas, se ha hecho a la medida y que será lanzada en octubre próximo del mismo año. Es tentador conocer que a finales de agosto, en una publicación de El Diario de Hoy en su página digital oficial, expone Medardo González, Secretario General del FMLN señaló que el Gobierno esperaba que empresas de la República Popular China participaran en la licitación del PLU.

El actual presidente de CEPA, Nelson Vanegas y el Vicepresidente de la República, Oscar Ortiz, sostuvieron una reunión con el Cuerpo Diplomático y Representantes de Organismos Internacionales para promover la concesión del PLU, que tiene dentro de sus objetivos transformar la zona oriental del país, para la promoción del empleo y contribución al desarrollo integral de la región del PLU.<sup>76</sup>

En dicha reunión se realizó una presentación que contó con información de país, misma que dio a conocer las ventajas competitivas en El Salvador que se traducen en oportunidades de inversión para la zona oriental, concretamente en el PLU.

Los inversionistas podrán desarrollar su propia visión de negocio en la que se identifican potencialidades tales como:<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> CEPA, “*Reunión Informativa Del Proceso De Concesión Del Puerto De La Unión Centroamericana*”, CEPA, acceso: 20 de septiembre de 2018, <http://www.cepa.gob.sv/reunion-informativa-del-proceso-de-concesion-del-plu>

<sup>77</sup> *Ibíd.*

- *Actividades de logística y Centros de Distribución de diferentes productos.*
- *Servicios técnicos portuarios: astilleros, reparación y mantenimiento de contenedores, equipo portuario, servicios de inspección entre otros.*
- *Industria pesquera: producción acuícola, cadena de frío, procesamiento de atún, tilapia, ostras, exportación, etc.*
- *Industria turística: hotelería, atención de cruceros, marina de yates, etc.*<sup>78</sup>

Basado en lo anterior debe destacarse que CEPA, cuenta con zonas extra portuarias, propiedades de la misma autónoma, que proveen y complementan la visión de negocio de los inversionistas.

CEPA, afirma que la reunión informativa arrojó el resultado, el cual la concesión se llevará a cabo mediante un proceso de licitación abierta internacional en la que podrán participar todas las personas jurídicas nacionales y extranjeras, de manera individual o a través de unión de personas o consorcios.

*“El Concesionario tendrá a su cargo el diseño, construcción, administración, equipamiento, operación, mantenimiento, explotación comercial, desarrollo de infraestructura, promoción, posicionamiento internacional y generación de negocios en el área concesionada. Con un plazo de hasta 50 años prorrogable. Los requisitos generales de participación en la licitación para la Concesión del PLU serán de carácter legal, económico financieros y técnicos. La mejor propuesta Técnica-Económica, será el factor que defina al ganador.”*<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> *Ibíd.*

<sup>79</sup> *Ibíd.*

Actualmente El Salvador rompió relaciones comerciales y político-diplomáticas con la República de China Taiwán\* para establecer el mismo día relaciones con la República Popular China\*. Todo ello en aras de buscar un mayor crecimiento económico, incluyendo la concesión del PLU, en este sentido, el día 23 de agosto la Casa Blanca de los Estados Unidos, emitió un comunicado anunciando que reevaluaría su relación con El Salvador. El anuncio se debió a la decisión del Gobierno del país centroamericano de poner fin a sus tradicionales relaciones diplomáticas con Taiwán e iniciarlas con China.<sup>80</sup>

La decisión del Gobierno salvadoreño, se suma a acciones de la misma índole realizadas anteriormente por otros países latinoamericanos, como Costa Rica, República Dominicana o Panamá. Los anteriores países, tradicionalmente habían reconocido a Taiwán como un Estado independiente y al ser este un acto unilateral de Estado ese reconocimiento le otorga existencia en el Concierto de Estados, no obstante, decidieron iniciar relaciones diplomáticas con Beijing para abrir sus mercados a la inversión China. Sin embargo, no hubo una reacción similar por parte del Gobierno estadounidense que, a raíz del caso salvadoreño, ha llegado a tildar a China de “desestabilizar” e “interferir políticamente” en la política continental.<sup>81</sup>

Durante la anterior administración de GOES, presidido por Mauricio Funes en 2011 firmó con el gobierno de Barack Obama el *Partnership for Growth* (PFG), un nuevo modelo de cooperación para el desarrollo que estaba enfocado a mejorar la economía salvadoreña y el clima de inversión. Un año después, el

---

\* De aquí en adelante se denominará: Taiwán

\* De aquí en adelante se denominará: China.

<sup>80</sup> Arantxa Tirado, “*La pugna EEUU-China llega a El Salvador*”, Correo del Orinoco: La artillería del pensamiento”, acceso: 25 de septiembre de 2018, <http://www.correodelorinoco.gob.ve/pugna-eeuu-china-llega-el-salvador/>

<sup>81</sup> *Ibíd.*

GOES presentó a la AL un paquete legislativo para promover la inversión y facilitar el comercio que incluía, entre otras, una Ley de Zonas Francas.

*No obstante, los niveles de IED que recibió El Salvador decayeron entre 2012 y 2013 un 71 % debido, según EE.UU., a aspectos como “la incertidumbre política, regulaciones comerciales inconsistentes y gravosas, un sistema judicial a veces ineficaz y crimen violento generalizado”. Éste clima adverso no fue inconveniente para que la posición de inversión directa estadounidense en El Salvador creciera entre 2016 y 2017 un 9.5 %, según datos de la Oficina de Análisis Económico de los EE.UU.”<sup>82</sup>*

EE.UU actualmente es el principal socio comercial de El Salvador. A ese país fueron el equivalente de 42.6 % de las exportaciones salvadoreñas entre enero y mayo de 2018. **(Ver anexo 7)**. Por parte de EE.UU. procedía el 32.8 % de las importaciones salvadoreñas en el mismo periodo. En segundo lugar, con el 12.6 % de las importaciones,<sup>83</sup> **(Ver anexo 8)** se encuentra un país con el que El Salvador no tiene, a diferencia de EE.UU, ningún acuerdo comercial todavía, es decir, China.

Con el inicio formal de las relaciones diplomáticas El Salvador-China es de estudiar el escenario para que los acuerdos comerciales también lleguen y el flujo de intercambio entre ambos países aumente, así como el comercio con EE.UU. o con terceros países.

---

<sup>82</sup> *Ibíd.*

<sup>83</sup> Banco Central de Reserva de El Salvador, “Informe Grafico del Comercio Exterior de El Salvador: enero - mayo 2018”, por Gerencia de Estadísticas Económicas Departamento del Sector Externo, BCR, 18.16, acceso: 21 de septiembre de 2018, <http://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1513465873.pdf>

Los gobiernos salvadoreños han apostado por la atracción de inversión extranjera para el desarrollo económico del país, ya que aumentar la IED es una de las vías para lograr que la inversión total aumente en el país. A pesar que la IED ha sido la más baja en los últimos 8 años en comparación de los países de Centroamérica, este ambiente está provocando menor creación de empleo, menores oportunidades de progresar y mantiene alta la tasa de informalidad. Según FUSADES *“la baja inversión se debe principalmente a una elevada incertidumbre en las políticas públicas y tributarias, al excesivo nivel de burocracia, a la corrupción en las instituciones, a los altos costos de operación, a la baja formación del recurso humano y a la alta inseguridad, además de otras causas.”*<sup>84</sup>

Así mismo, para elevar un ambiente de inversión, el cual eleve los rangos bajos que hay hasta el momento, debe ser el primer paso, definir una meta de inversiones. En el PQD del GOES (2014-2019) se establece que la meta es incrementar la IED en 5 %, “pero al observar las cifras de CEPAL en la región, se concluye que incrementar 5 % no es nada”.<sup>85</sup> Así mismo, establece FUSADES que “El Salvador debe tener como meta en IED entre \$1,000 y \$1,300 millones anuales para estar a la par de los vecinos de Centroamérica”.

Una de las ideas ha consistido en proponer la creación de Zonas Económicas Especiales\*, en las que las empresas se insertan beneficiándose de un

---

<sup>84</sup> Mariana Belloso, *“FUSADES: Flujo de inversión extranjera en El Salvador debe incrementar”*, El Economista, fecha de publicación: 15 de Marzo de 2018, acceso: 1 de octubre de 2018, <https://www.eleconomista.net/economia/FUSADES-Flujo-de-inversion-extranjera-en-El-Salvador-debe-incrementar-20180315-0049.html>

<sup>85</sup> *Ibíd.*

\* De aquí en adelante se denominará: ZZE. Las Zonas Económicas Especiales son franjas de territorios que se crean en los países, en las cuales las empresas nacionales y extranjeras reciben un tratamiento especial y ventajoso en materia fiscal, aduanera, ambiental y laboral, que les permite aumentar la tasa de rentabilidad de sus inversiones sin las “interferencias” estatales y/o sociales que rigen en el resto del país.



régimen fiscal *ad hoc* y otra serie de privilegios. Esta fue una iniciativa propuesta en 2014 por la Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP), durante el Encuentro Nacional de la Empresa Privada (ENADE), pero retomada por el Gobierno de Sánchez Cerén.

La búsqueda del desarrollo se ha hecho también de manera multilateral, como la firma en 2017 de un Plan para el Desarrollo del Golfo de Fonseca entre los presidentes: Salvador Sánchez Cerén, de El Salvador, Juan Orlando Hernández, por parte de Honduras, y Daniel Ortega de Nicaragua. En la declaración conjunta estos países solicitaban, entre otros, al Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), ayuda para el financiamiento de proyectos de desarrollo e inversión en la zona. Cabe recordar que el BID es uno de los entes financiadores de la Alianza Para la Prosperidad del Triángulo Norte – promovida por el gobierno de Barack Obama en 2015 – de la que El Salvador forma parte, junto con Guatemala y Honduras. A través de ella, El Salvador recibió 130 millones de dólares en 2017. La Alianza para la Prosperidad ha propiciado la creación de estas Zonas Económicas Especiales.<sup>86</sup>

China ha expresado su interés en obtener la concesión del PLU, inaugurado hace años, pero todavía sin explotar. La ministra de Economía, Luz Estrella Rodríguez, confirmó el interés de China por el puerto de la Unión, durante una entrevista televisiva, que China está interesada en la reactivación del PLU, aunque no solamente ha expuesto interés exclusivamente hacia el puerto si

---

<http://contrapunto.com.sv/economia/analisis-economico/territorios-en-disputa-la-propuesta-de-zona-economica-especial-de-la-region-sur-oriental/7324>

<sup>86</sup> Arantxa Tirado, “La pugna EEUU-China llega a El Salvador”

no también ha mostrado interés en otras áreas. El capital chino, no obstante, aparece como uno de los principales socios para dinamizar las ZEE.<sup>87</sup>

En un programa televisivo, la embajadora de Estados Unidos acreditada en el país, Janes Elizabeth Manes, externó el pasado 9 de julio del presente año, la preocupación por la posible inversión en El Salvador por parte de China. Asimismo, expresó que era “alarmante” la estrategia de expansión económica en la región, ya que no solo era un interés económico, sino también militar por parte de China. Asimismo, denunció el interés de China por el Puerto de Cutuco o Puerto de la Unión.<sup>88</sup> Manes considera que el gobierno de China continental intenta militarizar la zona del puerto “El Cutuco” (como coloquialmente se conoce), de manera estratégica.<sup>89</sup>

Finalmente, se puede discernir, que Estados Unidos, ve amenazados sus intereses geopolíticos, económicos y estratégicos en la región, a que China pueda usar los puertos salvadoreños para afianzar su posición en la ruta comercial hacia el Pacífico, lo que podría agravarse si finalmente se concretara el canal interoceánico en Nicaragua y si el PLU se usa como respaldo a éste, siguiendo sus orígenes como puerto alternativo para los buques post Panamax. Por tanto, es una preocupación por la posible pérdida de control

---

<sup>87</sup> Karen Molina, “*Ministra confirma interés de China en el Puerto de La Unión: El Ministerio de Economía así como CEPA ya han hecho reuniones con empresas chinas como CITIC Group*”, *elsalvador.com*, fecha de publicación: julio 09, 2018, acceso: 1 de octubre de 2018, <https://www.elsalvador.com/noticias/negocios/498682/ministra-confirma-interes-de-china-en-el-puerto-de-la-union/>

<sup>88</sup> Jean Manes, Alexis Juárez, “Es alarmante la estrategia de expansión que China tiene en la región, no solo económicamente sino también militar”, *La Página*, Fecha de publicación: 9 de julio de 2018, acceso: 2 de octubre de 2018, <https://www.lapagina.com.sv/nacionales/jean-manes-es-alarmante-la-estrategia-de-expansion-que-china-tiene-en-la-region-economicamente-y-militar/>

<sup>89</sup> *Ibíd.*

geopolítico sobre un país cuyas élites han sido tradicionalmente aliadas y que puede tener repercusiones en el comercio global.<sup>90</sup>

## **2.4 Operatividad, regulaciones operativas y ordenamiento jurídico del PLU**

### **2.4.1 Operatividad**

Según la teoría de la pirámide jurídica de Hans Kelsen la constitución encabeza el orden jurídico y político del Estado, si nos referimos al ordenamiento jurídico salvadoreño, la constitución es la ley primaria. Por lo cual, para que la inversión se concrete, el Estado debe de brindar garantías jurídicas que sienten las reglas y condiciones de la concesión. Basado en lo anterior, la carta magna salvadoreña aborda las concesiones en su artículo 120: *En toda concesión que otorgue el Estado para la explotación de muelles, ferrocarriles, canales u otras obras materiales de uso público, deberán estipularse el plazo y las condiciones de dicha concesión, atendido a la naturaleza de la obra y el monto de las inversiones requeridas.*<sup>91</sup>

Por lo cual, en el art.120 de la Constitución de la República de El Salvador, se establece el marco constitucional para la concesión y explotación de infraestructuras que son propiedades del Estado, concesiones que han de someterse a conocimiento de la AL para su aprobación. El marco constitucional, establece el plazo y condiciones de operación. En el caso del PLU que en la licitación aprobada por la AL en 2011, estipuló un plazo de

---

<sup>90</sup> Arantxa Tirado, “La pugna EEUU-China llega a El Salvador”.

<sup>91</sup> Constitución de la Republica de El Salvador (El Salvador, Asamblea Legislativa,1983), <https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/249>

concesión de hasta 30 años. Durante el año 2018 no se presentó ante la AL, las bases para una nueva licitación por parte de las autoridades de CEPA, teniendo en cuenta que la presentada en 2011 fue declarada desierta en 2015.

A pesar que en la licitación del 2011, el Estado salvadoreño estaría asumiendo los costes de dragado, los inversores no vieron con agrado la propuesta, si bien es cierto El Salvador brinda seguridad constitucional a través del art 120, ofrece también seguridad jurídica con la ley de inversiones y la ley de socios públicos y privados, el Estado planea presentar una nueva licitación para el año 2019.

Con ese fin, CEPA realizó una reunión informativa el 16 de agosto de 2018 en donde directivos de CEPA, Cuerpo Diplomático y Representantes de Organismos Internacionales; en esta reunión informativa se abordaron puntos como: actividades de logística y centros de distribución de diferentes productos. Se abordaron también los servicios técnicos portuarios: astilleros, reparación y mantenimiento de contenedores, equipo portuario, servicios de inspección. Por otra parte se tocaron temas como la industria pesquera: producción acuícola, cadena de frio, procesamiento de atún, tilapia, ostras para su respectiva exportación. Finalmente, se abordaron temas de industria turística: hotelería, atención de cruceros y marina de yates.<sup>92</sup>

#### **2.4.2 Regulaciones operativas**

El PLU es el proyecto de infraestructura portuaria más importante de El Salvador de los últimos 30 años, en el que se pretende impulsar una estrategia

---

<sup>92</sup> CEPA, Reunión Informativa Del Proceso De Concesión Del Puerto De La Unión Centroamericana (Portal de transparencia), acceso: 4 de octubre de 2018, <http://www.cepa.gob.sv/reunion-informativa-del-proceso-de-concesion-del-plu>

de despegue que lleve progreso a toda la zona oriental del país. Mediante una visión de largo plazo contemplada en el Programa Presidencial El Salvador Siglo XXI, y utilizando el PLU como motor del desarrollo de la Zona Oriental, convirtiendo a El Salvador en un Centro Logístico de Distribución Regional. **Ver Anexo 9.**

Según el discurso de lanzamiento de la licitación del PLU brindado por el Presidente de la República Prof. Salvador Sánchez Cerén en 2014, el PLU cuenta con capacidad de recibir buques de hasta 300 metros de longitud y 6,000 contenedores. Posee también un área de terminales con capacidad operativa para manejar hasta 750 mil contenedores por año. Son un total de 49.2 manzanas de área a concesionar, entre plataforma de muelle, patio de contenedores y área para el manejo de todo tipo de carga, además del equipo necesario para su funcionamiento. Pero lo más valioso, lo más importante a encomendar es el trabajo de nuestra gente, su capacidad, su potencial y su fuerza.<sup>93</sup>

Por otra parte según el Manual de Puertos de Centroamérica, el PLU tiene 2 canales de acceso, uno exterior con 17 Km de longitud, una profundidad de 7.5 metros y un ancho de 140 metros; así mismo, con un canal interior que tiene 5 Km de longitud, una profundidad de 14.00 metros y un ancho de 140 kilómetros. El PLU cuenta también con 820 metros lineales de frente de atraque y un área 72.4 manzanas, con una capacidad para el manejo de contenedores de hasta 620 mil TEUS\*. **Ver Anexo 9.**

---

<sup>93</sup> Presidencia de la República de El Salvador. Lanzamiento de Licitación para la Concesión del Puerto de la Unión Centroamericana (GOES), acceso: 5 de octubre de 2018, <http://www.presidencia.gob.sv/lanzamiento-de-licitacion-para-la-concesion-del-puerto-de-la-union-centroamericana/>

\* Acrónimo de *Twenty-foot Equivalent Unit* - Unidad Equivalente a Veinte Pies y se usa como unidad de medida en transporte marítimo expresada en contenedores. La capacidad de carga de una TEU es de 20 pies equivalente a 6.1m de largo por 8 pies (2.4 m) de ancho y 8,5 (2.6

El PLU posee una terminal de contenedores con un área total de 26.6 manzanas, una profundidad de -15 metros en la marea más baja, un frente de atraque de 360 metros con capacidad instalada de 385 mil TEUS; y un área disponible para desarrollo de patios de contenedores de 20 manzanas. También cuenta con una terminal multipropósito con un área total de 17.4 manzanas de profundidad de -14 metros en la marea más baja y un frente de atraque de 220 metros de longitud; que provee de una capacidad adicional de 235 mil TEUS para el manejo de contenedores. **Ver Anexo 10.**

Además, el PLU cuenta con una terminal ro-ro\* que tiene un área total de 5.3 manzanas con una profundidad en marea baja de -9.5 metros, con un frente de atraque de 240 metros. Los muelles de las terminales de contenedores y multipropósito están diseñados para operar con grúas post panamax, es decir, en el PLU pueden atracar barcos tipo post panamax que son los buques que actualmente no pueden atravesar el Canal de Panamá y que movilizan 6,500 TEUS.

Adicionalmente, el PLU cuenta con un área de 23.1 manzanas en el que se encuentra ubicado un edificio administrativo de 6 niveles y otro edificio auxiliar de dos niveles; así también áreas de estacionamiento de rastras para el transporte de contenedores y facilidades para el tratamiento y suministro de agua potable. También cuenta con un canal de acceso que consta de un canal interior con una longitud de 5 kilómetros, profundidad de -14 metros, un ancho

---

m) de altura. Su volumen exterior es de 1.360 pies cúbicos (38,51 metros cúbicos) y su capacidad de 1.165,4 pies cúbicos (33 metros cúbicos) con un peso de carga interior de hasta 23.600 kg.

\* RO-RO acrónimo del término en inglés para Roll On-Roll off, sirve para referenciar a cualquier tipo de buque, barco que transporte cargamento rodado, ya sean automóviles, camiones o vehículos industriales, entre otros.

de 140 metros y un canal exterior con una longitud de 17 kilómetros, con una profundidad de -14.5 metros de ancho de 140 metros.

Así como un sistema de ayudas a la navegación compuestas por 16 boyas marcadoras, iluminadas, con radioayudas y con transmisión de posicionamiento satelital. La capacidad sostenible del PLU es de hasta 500 mil TEUS. El PLU, para junio del 2009, no estaba listo para operar ni para ser concesionado debido a que no se concluyó la infraestructura, carecía de una bodega para consolidación y desconsolidación de carga, taller de mantenimiento, estación de combustible, la mayoría de los patios del PLU estaban sin pavimentar, con un canal de acceso con profundidad de diseño de menos 14 metros, azolvado\* por la falta de mantenimiento y tráfico de buques.

Por lo que se introdujo un cambio de diseño de la profundidad del muelle de contenedores durante su construcción a un costo tan elevado que sacrificó los recursos destinados a la compra de las grúas de muelle tipo pórtico y los remolcadores. El PLU, no contaba con el equipamiento necesario, tomando en cuenta que es considerando un puerto especializado, más no estaba dotado con el equipo requerido para la operación como terminal de contenedores, equipos como remolcadores, grúas de muelle tipo pórtico, equipo de patio de contenedores y de apoyo como grúas RTG, cargadores frontales y esparcidos. **Ver Anexo 11.**

La ausencia de estudios fundamentales para la operatividad del PLU ha sido uno de los impases principales, estudios técnicos como el análisis del canal de acceso, el plan de operación de pilotaje y remolcajes, la evaluación de obras civiles, superestructuras, equipo y operaciones, la evaluación ambiental

---

\* Según la RAE azolve es el lodo o basura que obstruye un conducto de agua.

y de impacto de cambio climático. No solamente carecía de estudios operativos sino también de estudios jurídicos que fortalecieran la futura ley, las bases de concesión y el futuro contrato, dándole seguridad jurídica y certidumbre a las empresas operadoras que participarían en el proceso de concesión. Estudios sobre el canal de acceso, sus niveles de azolvamiento, y los costos de dragado y mantención del canal que deberán ser asumidos por el Estado.

Estudios sobre las proyecciones de demanda de tráfico y carga que determinan la viabilidad financiera del negocio. Desde su construcción se pretendió optimizar la operatividad en el manejo de contenedores y TEUS para que las importaciones y exportaciones de mercancías incrementasen, las proyecciones de CEPA eran que el PLU fuese visto como polo de desarrollo para la zona oriental del país, con el fin de generar de empleos, implementar de proyectos sociales y generar oportunidades para nuevas empresas y servicios.

También, el PLU permitía brindarle servicio a las Líneas Navieras American President Line APL y Hamburg Sud, quienes iniciaron operaciones a finales del 2011, movilizand o un total de 19,000 TEUS, con la movilización de 1 buque de contenedores por semana y cuatro buques graneleros con 37,600 Toneladas Métricas\* de fertilizante para la zona oriental del país.

El movimiento de carga movilizado en el PLU durante los años 2011 y 2012, decreció debido a que solo se llevaron a cabo labores para mantener en actividad las instalaciones y evitar así su deterioro. La carga registrada fue de 40,583 TM movilizadas durante el 2011 en comparación a las 77,843 MT

---

\* De aquí en adelante se le denominará: TM.



atendidas en el 2012.<sup>94</sup> Los datos indican que entre 2010 y 2012, PLU movilizó 12,839 contenedores y 23,242 TEUS. El 2012 fue el año que el PLU reportó el mayor traslado de contenedores, con un total de 10,089 y 18,398 TEUS. Sin embargo, en 2011 y 2010, se contabilizan cifras por debajo de las 6,000 unidades.

El volumen de carga movilizada en contenedores totalizo 63,726 TM. Las unidades de contenedores medidos en TEUS son similares a las del año 2012, el total de TEUS registrados fue de 18,398, de los cuales 10,317 TEUS fueron de importación y la diferencia 8,081 TEUS de exportación.

Es evidente, que la terminal de manejo de contenedores del PLU tiene capacidad para manejar otros tipos de carga. El registro total en el segundo semestre de 2012 contabilizó 57 buques, de los cuales 48 eran portacontenedores, el resto eran buques de gráneles sólidos y buques que transportan otros tipos de carga, el PLU generó \$11.6 millones en pérdidas durante 2013, por lo que CEPA tubo que cubrir dichas perdidas con las utilidades que aportaron el puerto de Acajutla y el AIES-MOARG.

El primer semestre del 2013, la gestión se centró en mantener las condiciones operativas del PLU, se realizaron una serie de operaciones de rastrillado sobre el lecho marino del canal interno, se laboró con el personal mínimo necesario, de acuerdo a las operaciones y nivel de mantenimiento requerido.

Para el 2013 la procedencia de buques de otros países registró un total de 57 buques, teniendo la mayor cantidad los buques procedentes de México

---

<sup>94</sup> CEPA, *Guía Del Archivo Periférico Del Puerto De La Unión De La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma*, (CEPA), acceso: 7 de octubre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234169/download>

registrando 43 buques. La mayoría de los buques que zarparon del PLU se dirigían con destino a Costa Rica con un número de 50 buques registrados, el total de buques que zarparon del PLU fueron 57.<sup>95</sup>

Debido a su poca actividad del PLU y su baja generación de ingresos a la CEPA destinó \$11.3 del pago de dos cuotas anuales del préstamo que se adquirió con el JICA y lo utilizó para el mantenimiento de las instalaciones, gastos administrativos y de personal.

El programa de mantenimiento de equipos portuarios programado es realizado a través de empresas contratadas, además de realizar gestiones para la adquisición de equipos portuarios de draga, remolcadores, lancha batimétrica y su equipo. Para potenciar las operaciones portuarias intento hacer más atractivo el puerto, más de enero a mayo de 2013 solamente se movilizaron cuatro buques graneleros con 24,775.70 TM de fertilizantes. Desde 2013, el PLU no ha movilizado ni un solo contenedor, pese a haber sido diseñado para atender diferentes modalidades de carga, en su rendición de cuentas de CEPA entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2013, detalló que las operaciones de las empresas de la autónoma generaron ingresos por \$72.1 millones.

Los gastos por operación fueron de \$45.1 millones, las utilidades antes del pago de impuestos fueron \$5.03 millones. Al restar los pagos al fisco, las utilidades quedaron en \$2.5 millones. CEPA paga el Impuesto sobre la Renta y retribución fiscal en pago de dividendos al Estado, esta retribución es del 25 % después de deducido el Impuesto sobre la Renta. En el año 2013, el puerto de Acajutla generó \$9.3 millones, el aeropuerto internacional \$7.4 millones,

---

<sup>95</sup> CEPA, *Memoria De Labores Junio 2012 – Mayo 2013, (CEPA)*, acceso: 8 de octubre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/11989/download>

este monto sumado sirvió para hacer frente a las pérdidas de \$11.6 millones del PLU. Para el año 2014 se registraron 33,711.02 TM movilizadas, el tipo de carga movilizada fue: granel sólido con un total de 32,375.45 TM, pesqueros con 894.3 TM y buques de carga rodada 441.23 TM.<sup>96</sup>

En el 2015 el movimiento de buques registrados se divide en naves pesqueras, carga a granel sólido y carga general. En este año solo se registró la cantidad de 23 buques movilizadas. Lo que registró un total de 21,978 TM de carga movilizada<sup>97</sup>. El costo del proyecto de construcción del PLU ascendió a \$182.8 millones, de los que \$101.3 millones se financiaron con un préstamo de JICA, dicho préstamo terminara de pagarse en Octubre del año 2041. Durante 2010 y el primer trimestre del 2017, el personal técnico del puerto ha atendido 169 buques, el 40 % de las embarcaciones que atracaron en el PLU fue un total de 67 portacontenedores, 62 barcos pesqueros, destacan los buques a granel, tranqueros y cruceros.<sup>98</sup>

Las actividades realizadas en el PLU deberían de tener un impacto en la ciudadanía, si las actividades de los puertos no se involucran con la ciudad, no se generan oportunidades empresariales y de servicios. El PLU es una terminal especializada en contenedores, este proyecto nació con el objetivo de ser un centro logístico con valor agregado.

---

<sup>96</sup> *Ibíd.*

<sup>97</sup> *CEPA, Memoria De Labores Junio 2014 – Mayo 2015, (CEPA), acceso: 8 de octubre de 2018, [www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014\\_2015-doc](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014_2015-doc)*

<sup>98</sup> *CEPA, Memoria De Labores Junio 2016 – Mayo 2017, (CEPA), acceso: 8 de octubre de 2018, [www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017)*

## **2.5 Caso Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez**

El AIES-MOARG fue construido en 1980, por la empresa japonesa Hazama Gumiin iniciando operaciones ese mismo año, siendo administrada por CEPA. Por su ubicación geográfica el AIES-MOARG es uno de los aeropuertos más seguros de la región, está situado en la zona Sur Central del país, en el Departamento de La Paz, ocupa una planicie triangular de 1,465 manzanas, que limitan al Sur con el Océano Pacífico, al Este con el Río Jiboa, y al Norponiente con la Carretera del Litoral. Está conectado con la capital de El Salvador, San Salvador, a través de una moderna autopista de cuatro vías y 42 kilómetros de longitud, que permite realizar el recorrido en un tiempo promedio de 30 minutos.

Como parte del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, en el año 1996 la empresa Arq. Rubén Vásquez y Asociados, S.A. de C.V., finalizó la ampliación de la primera etapa del ETP conocida como AIES I; mientras que para el año 1998, la empresa Jiménez Castillo, S.A. de C.V., concluyó la segunda etapa de ampliación del ETP, denominada AIES II.<sup>99</sup>

## **2.6 Condiciones previas a la gestión 2014 2019**

Para el inicio de las obras de ampliación y modernización del AIES–MOARG fue necesaria la implementación del Programa de Modernización y Gestión de

---

<sup>99</sup> Historia de El Salvador, Historia del Aeropuerto Internacional de El Salvador 1976, BlogTeoriadelEstado, acceso: 10 de octubre de 2018, <http://teoriadelestadoutec.blogspot.com/2013/03/historia-del-aeropuerto-internacional.html>

los Activos Estratégicos de CEPA en el año 2012, en este programa se contempla una serie de esfuerzos técnicos y de cooperación, además de fuentes de financiamiento de diferentes entidades involucradas en la obra, como: fondos propios de CEPA, la titularización de flujo de ingresos futuros de CEPA, préstamo con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Fondos propios del PNUD y otros donantes.<sup>100</sup>

La AL mediante el decreto N° 126 emitido el 14 de septiembre de 2012, autorizó a CEPA para que a través de la titularización, pueda emitir títulos valores, garantizados con flujos futuros que perciba; permitir reformar la ley organiza de CEPA, habilitando la posibilidad de titularizar. Por lo tanto acuerdos para la implicación del AIES–MOARG y evaluar las opciones de concesión del mismo.

CEPA gestionó fondo fondos provenientes de préstamos, para lo cual la participación del PNUD en el proyecto se percibe como un factor que facilita una resolución favorable de parte de la AL, en particular por su aporte a la transparencia y eficiencia de la inversión y de esta forma comenzar en el proceso de licitación para adjudicar a una empresa la construcción de los 29 proyectos del plan de rehabilitación, modernización y optimización del AIES–MOARG.

Este tipo de estrategias de inversión es la más factible para El Salvador por su condición tercermundista, esto no significa que sea la más efectiva para crecer económicamente debido a las implicaciones derivadas de esta modalidad de

---

<sup>100</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA, 2012.

financiamiento, de acuerdo con datos de BCR el país no logra superar los 2.5 % del PIB.

El AIES-MOARG tiene una pista principal (07-25) de 3,200 metros de longitud, 60 metros de ancho, con una superficie efectiva e rodaje de 45 metros y hombros de 7.5 metros. Paralela a la pista principal y del mismo largo que ésta, se encuentra la calle de rodaje “Alfa”, la que conecta a la pista a través de seis salidas. Para el uso de aeronaves pequeñas, se construyó además una pista secundaria (18-36), con una longitud de 800 metros, la cual actualmente se usa como estacionamiento de “larga duración” para aeronaves que así lo requieran.

La plataforma del ETP cuenta con diecisiete posiciones de estacionamiento para aeronaves, catorce de éstas tienen sus respectivos puentes de abordaje, que conectan a la aeronave directamente a sus salas de espera. Las tres posiciones restantes son “remotas”, es decir que los pasajeros que desembarcan en alguna de ellas son trasladados al ETP por medio de autobuses. El ETP tiene un área total construida de 34,380 metros cuadrados, que alberga a las salas de espera y pasillos, áreas de Migración y Aduanas así como diversidad de tiendas.

La plataforma del Edificio Terminal de Carga\* dispone de tres posiciones de estacionamiento para aeronaves cargueras, además cuenta con una plataforma para el mantenimiento de cinco aeronaves que requieran los servicios de mantenimiento, justo frente a los hangares de AEROMANTENIMIENTO (AEROMAN), un moderno taller de reparaciones que

---

\* De aquí en adelante se le denominará: ETC.

ha alcanzado altos niveles de servicio en Latinoamérica que represente un valor agregado para el AIES-MOARG. El ETC tiene un área construida –entre bodegas y oficinas- de 10,286 metros cuadrados.<sup>101</sup>

Además la operatividad del AIES-MOARG ha sido ampliada, ahora no solo se atienden vuelos comerciales y de carga durante el día, con el inicio de operaciones de aerolíneas como *Spirit* el banco de vuelo se extiende durante la noche y madrugada.

A pesar de todas las características positivas en materia de seguridad aeroportuaria, ubicación geográfica y HUB\* a nivel centroamericano; en veinte años El Aeropuerto no ha mejorado sus instalaciones de manera sustancial, perdiendo con el paso del tiempo el status como uno de los aeropuertos más seguros en la región.

## **2.7 Avances en la gestión de atracción de IED para la terminal Aeroportuaria AIES-MOARG**

Una de las premisas de la Teoría de la Interdependencia Compleja es la participación de diversas organizaciones que no se encuentran completamente controladas por el gobierno, creando un mayor vínculo entre las relaciones tanto externas como internas de un Estado,<sup>102</sup> estas que permiten entender el este análisis comparativo es la existencia de canales

---

<sup>101</sup> “Aeropuerto Internacional de El Salvador”, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, acceso: 13 de octubre de 2018, <http://www.cepa.gob.sv/tag/aeropuerto-internacional-de-el-salvador>

\* Hub: Aeropuerto que funcionan como centro de conexión y logística de distribución.

<sup>102</sup> Robert Keohane, *International Institutions: can interdependence work? Foreign Policy*. (Washington, D.C. 1998): 194.

múltiples que permiten una mayor concepción entre las sociedades, en este caso sociedades.

El GOES sigue firme en el proyecto de modernización, rehabilitación y optimización del AIES-MOARG con el fin de garantizar la construcción obras necesarias para mantener la inversión privada en el sector aeroportuario.<sup>103</sup> El Ejecutivo en el marco del PQD, echó a andar dicho proyecto por cuenta propia y no a través de un asocio público privado, como se previó en la administración gubernamental 2009-2014.

“Consideramos que no era conveniente el asocio público privado. El estudio que se hizo de asocio público-privado en el aeropuerto decía que el inversionista iba a invertir \$125 millones y se quedaba con la administración del aeropuerto durante 25 años, y el aeropuerto tiene en este momento una rentabilidad neta, una utilidad neta de \$40 millones al año”. Lorenzana, Roberto; 2014.

En ese sentido, el apoyo técnico que el Gobierno de Estados Unidos de América brinda a este proyecto, está enmarcado en el seguimiento a un posible diseño de un asocio público privado para impulsar la ampliación de la terminal aérea.

El monto inicial para financiar la aplicación del AIES-MOARG fue de \$70 millones producto de una colocación de títulos realizada por CEPA, que sirvieron base para la ampliación. Además se cuenta con el apoyo de las empresas del sector aeronáutico, como Aeroman y Avianca, empresa que ha

---

<sup>103</sup> Roberto Lorenzana, Secretaria Técnica y de Planificación del Gobierno de El Salvador, acceso: 25 de octubre de 2018, <http://www.secretariatecnica.gob.sv/>



instalado un centro de conexiones en el país y con la cual el gobierno firmó recientemente un convenio de entendimiento para fomentar la inversión.

## **2.8 Operatividad, regulaciones operativas y ordenamiento jurídico del AIES-MOARG**

### **2.8.1 Operatividad**

El fin del AIES-MOARG es operar, dirigir, controlar y desarrollar las actividades operativas y administrativas, a fin de elevar la seguridad, eficiencia y rentabilidad en las operaciones aéreas, servicios aeronáuticos, atención al cliente y operaciones comerciales.

Desde el año 2014 hasta el 2018, se ha mejorado la infraestructura de las terminales de carga y pasajeros, contempladas en el Plan Maestro; se ha realizado la construcción de cuatro plataformas de estacionamiento de aeronaves en rampa internacional, remodelación de la Terminal de Carga, actualmente se construyen cuatro salas de espera para atender la creciente demanda de pasajeros.<sup>104</sup>

Durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014 se movilizaron un total de 2,439,576 pasajeros, obteniendo un aumento de 84,575 comparados con el año 2013 que fue un total de 2,355,001 pasajeros. Las variaciones más significativas del período fueron los pasajeros en tránsito y los pasajeros de transbordo por los cambios en las operaciones aéreas y el

---

<sup>104</sup> CEPA, *Guía Del Archivo Periférico Del Aeropuerto Internacional De El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero Y Galdámez De La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, (CEPA)*, acceso: 25 de octubre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234167/download>

manejo de conexiones y distribución de vuelos de líneas comerciales con mayor participación en el mercado.

En cuanto a los pasajeros por origen y destino, en el año 2014 el ingreso de pasajeros por origen ascendió a un total 704,579, con procedencia de las principales ciudades de Estados Unidos, donde habitan hermanos centroamericanos, tales como Houston, Los Ángeles y Miami. Por su parte, la salida de pasajeros del aeropuerto de El Salvador por destino fue un total de 841,582, el mayor movimiento se refleja para las ciudades de Houston.

En cuanto a los movimientos de carga aérea en el 2014 sufrió una pequeña disminución de 897,882 Kilogramos, con relación al año 2013, el decremento se concentró en la carga de exportación<sup>105</sup>. En junio de 2015 y mayo de 2016, CEPA efectuó una serie de inversiones de gran envergadura con el fin de rehabilitar, modernizar y optimizar el AIES-MOARG. Dándole continuidad al proceso de ampliación de la infraestructura aeroportuaria, de manera de facilitar la prestación de servicios eficientes y competitivos que permitan recobrar el posicionamiento de liderazgo en la región.

En 2016 la inversión de CEPA en el aeropuerto fue de \$35 millones. Entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2015 se movilizaron un total de 2, 711,621 pasajeros, obteniendo un aumento de 272,045, comparados con el año 2014 en que fueron 2, 439,576.

El AIES-MOARG demostró su capacidad para atender en una hora hasta 18 operaciones en plataforma de pasajeros, 3 operaciones en plataforma de

---

<sup>105</sup> CEPA, *memoria de labores junio 2014 – mayo 2015*, (CEPA), acceso 1 de noviembre de 2018, [www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014\\_2015-doc](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014_2015-doc)

carga y hasta 14 operaciones en plataforma de mantenimiento, así como el funcionamiento de bandas de equipaje para 9 vuelos, 67 mostradores de chequeo y 18 salas de espera con capacidad para más de 1,700 pasajeros. En relación al movimiento de carga, éste también se incrementó en 2015, con relación al año 2014, el mayor incremento se concentró en la carga de exportación.

Por otra parte, la plataforma *Stop Over* brinda a los pasajeros en transbordo la opción de hacer turismo en El Salvador durante 48 horas sin tener que pagar nuevamente la tarifa de derecho de embarque, lo cual ha sido atractivo para este tipo de pasajeros incrementando el turismo, paso de mover 1,341 turistas en el 2015 a 2,682 en el 2016.<sup>106</sup> Durante el período del 01 de enero al 31 de diciembre de 2016, se movilizaron un total de 2,970,555 pasajeros, obteniendo un incremento en relación al total de pasajeros movilizados en el 2015 que fue de una cifra total de 2, 711,621. Respecto a los pasajeros movilizados en el 2017 se refleja un alza dejando un total de 3,147,081 pasajeros movilizados.

## **2.8.2 Regulaciones Operativas**

En primer lugar se ubica la Ley orgánica de la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla cual fue creada por decreto No. 677, el 28 de mayo de 1952, publicado en el diario oficial No. 102 tomo 155 (derogada). La ley orgánica de Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla que en 1964 se convierte en la actual CEPA, es un antecedente para el AIES-MOARG, teniendo en cuenta que el Aeropuerto es responsabilidad de CEPA desde 1975. Posteriormente,

---

<sup>106</sup> CEPA, *Memoria De Labores Junio 2016 – Mayo 2017*, (CEPA), acceso: 1 de noviembre de 2018, [www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017)

se inició su construcción en año 1976 bajo la supervisión de la autónoma y finalmente inició operaciones en 1980.

También se debe de tomar en cuenta la importancia de documentos como el Manual de Organización del Aeropuerto Internacional El Salvador el cual brinda la información sobre la estructura organizativa del aeropuerto, incluyéndose la fusión de unidades existentes, creación de nuevas unidades y cambios de nivel jerárquico; el manual tiene por objetivo orientar a los ejecutivos, personal en general y todo aquel interesado en conocer sobre el que hacer del AIES-MOARG en lo que respecta a sus objetivos, estructura organizativa y funciones.<sup>107</sup>

El AIES-MOARG desde 1980 ha tenido que apegarse a los lineamientos y regulaciones de la Autoridad de Aviación Civil\* y la Organización de Aviación Civil Internacional\* que es una agencia especializada de Naciones Unidas, establecida en 1944 para manejar la administración del convenio declarado en la convención de Chicago sobre Aviación Internacional Civil.

Según el Manual de Organización y Funciones de la AAC, estipula las competencias de la entidad como por ejemplo que la AAC es la encargada de velar por la regulación, Fiscalización y control de todas las actividades de la aviación civil en la República de El Salvador.<sup>108</sup> Conforme a las funciones

---

<sup>107</sup> CEPA, manual de organización aeropuerto internacional el salvador cepa (CEPA), acceso: 2 de noviembre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/organigrama>

\* De aquí en adelante se le denominará: ACC.

\* De aquí en adelante se le denominará: OACI.

<sup>108</sup> AAC, MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL, AAC, acceso: 3 de noviembre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/aac/documents/250350/download>

anteriores el aeropuerto debe de seguir una serie de regulaciones las cuales son impuestas por la Autoridad de Aviación Civil AAC:

- Regulación de diseño de aeródromos.
- Investigación de accidentes e incidentes.
- Regulación del servicio meteorológico aeronáutico.
- Regulación de seguridad de la aviación civil.
- Trabajos aéreos.
- Regulación de los vehículos aéreos no tripulados.
- Requisitos médicos del personal técnico aeronáutico.
- Regulación de los servicios de tránsito aéreo.
- Regulación sobre licencias al personal técnico aeronáutico.
- Regulación para la gestión de la seguridad operacional.
- Regulaciones del aire y operación de aeronaves.
- Organización de mantenimiento aprobada.
- Licencias de piloto – avión.
- Regulación de los servicios de información aeronáutica.
- Transporte aéreo comercial aviones
- Glosario de términos aeronáuticos.
- Regulación de marcas y registros.
- Cartas aeronáuticas.
- Regulación para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas.
- Regulación para los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas.
- Certificación, operación y vigilancia de aeródromos.
- Búsqueda y salvamento.
- Regulación del sistema de unidades que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.

Según la página oficial de OACI, esta entidad trabaja en convenio con 192 Estados Miembros y grupos industriales para realizar consensos en estándares internacionales de aviación civil y practicas recomendadas, también dan soporte apolíticas seguridad y eficiencia, tanto económica como medioambiental por parte del sector civil de aviación. Dichas políticas son usadas por los países miembros de OACI para asegurar que sus operaciones y regulaciones de aviación civil estén en sinergia con las normas globales, lo que permite que más de 100,000 vuelos diarios operen de manera segura en cada región del mundo.

Según el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (conocido como SMS\* por sus siglas en inglés, *Safety Management System*), todo tipo de estructura llámese aeropuerto o aeródromo debe de estar bajo un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, cuando nos referimos al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de Aeródromo\* (SIGESOA)\* se especifica que se busca garantizar la seguridad en un aeródromo que puede ser tanto de uso público: con la infraestructura y los servicios necesarios para que cientos o miles de personas puedan hacer uso, de modo simultáneo, del transporte aéreo.

Privado: su funcionamiento es regulado por las autoridades que controlan el espacio aéreo del territorio salvadoreño, la AAC. Un aeródromo privado se asocia principalmente a las actividades de pequeñas aeronaves, es decir un campo de vuelo de dimensiones limitadas aunque con servicios tales como el alquiler de vehículos y la contratación de taxis.

---

\* De aquí en adelante se le denominará: SMS.

\* Aeródromo: son terrenos con ciertas construcciones e instalaciones que sirven para que una aeronave despegue o aterrice.

\* De aquí en adelante se le denominará SIGESOA

Militar: también conocidos como bases militares, se emplean para el movimiento de las aeronaves de las fuerzas armadas, vinculadas a la seguridad, es normal que se ubiquen lejos de las ciudades.

Deportivo: son aquellos destinados a los vuelos recreativos de corta duración. Suelen contar con una única pista y hangares para las aeronaves, que pueden ser aviones acrobáticos, planeadores o incluso globos aerostáticos. Independientemente de la naturaleza del aeródromo, existe una serie de regulaciones que se tienen que tomar por parte del operador, como la Regulación de Aviación Civil (RAC)\* 139 de la ACC.<sup>109</sup>

Esto quiere decir que la gestión de la seguridad operacional del aeródromo y de los servicios de tránsito aéreo, además de la regulación nacional descrita, se toman como referencia los requerimientos de seguridad operacional. El propósito del sistema en interacción con las áreas operativas internas y externas del AIES-MOARG, es mantener niveles aceptables de seguridad operacional a través de la continua identificación de peligros y gestión de riesgos.

Otra de las utilidades del SMS, es realizar la identificación de peligros y gestión de riesgos en los procesos operativos primarios en el AIES-MOARG, dentro de los cuales se encuentran los procesos de entrenamiento en seguridad operacional para el personal de los Departamentos de Operaciones y Mantenimiento de acuerdo a las disposiciones del manual de Aeródromo del AIES-MOARG y de la RAC 139, para el personal del Departamento

---

\* De aquí en adelante se le denominará: RAC.

<sup>109</sup> ACC, CERTIFICACIÓN, OPERACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS, ACC, acceso: 6 de noviembre de 2018, <http://www.aac.gob.sv/?wpdmpo=rac-139>

Administrativo a requerimiento de la ACC el SMS del AIES-MOARG verifica los siguientes procesos:

- Implementación del SMS dentro de la empresa.
- Identificación de peligros y gestión de riesgos en las áreas de:
- Movimiento de aeronaves en superficie.
- Control de tránsito aéreo.
- Las empresas concesionarias que proveen servicios relacionados con las operaciones aéreas y las aerolíneas comerciales, deberán armonizar sus manuales SMS con el del AIES-MOARG e incluir en su manual los procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos, así como mencionar la integración del encargado de seguridad operacional al comité SMS del AIES-MOARG.

Política SMS: Declaración de Política de seguridad operacional.

- SMS: Apoyar la implementación de un sistema de gestión que asegure el desarrollo, la gestión y aplicación de la seguridad operacional en todas las actividades relacionadas con las operaciones aéreas que se realizan en el aeropuerto, a través de la provisión de todos los recursos apropiados para desarrollar una cultura organizacional que fomente prácticas seguras, estimule la comunicación, los reportes de seguridad efectivos y gestione efectivamente la seguridad operacional con la misma importancia que a otros sistemas de la organización.
- Asegurar que: la gestión de la seguridad operacional es una responsabilidad primaria para todos los jefes y empleados del AIES-MOARG.
- Definir claramente: las responsabilidades y líneas de rendición de cuentas de todo el personal del AIES-MOARG, respecto a la entrega



de resultados del desempeño de la seguridad operacional y del sistema de gestión de la seguridad operacional en general.

- Establecer y operar: procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos, incluyendo un sistema de reporte de peligros (incluyendo el reporte de condiciones latentes, incidentes y accidentes) para eliminar o mitigar los riesgos de seguridad operacional que se generen como resultado de nuestras operaciones o actividades para alcanzar la mejora continua en nuestro desempeño de seguridad operacional.
- Asegurar que: no se tomarán acciones en contra de ningún empleado que dé a conocer o reporte situaciones de seguridad operacional a través del sistema de reporte de peligros que se describe en el Manual SMS del AIES-MOARG; a menos que dicho reporte o denuncia indique, más allá de cualquier duda razonable, una negligencia grave u omisión deliberada o voluntaria de procedimientos o regulaciones comprobada a través del correspondiente proceso descrito en el Manual SMS.
- Cumplir con, y cuando sea posible, exceder: las normas, los requerimientos, regulaciones y leyes nacionales e internacionales en materia de seguridad operacional.
- Asegurar que: se dispone del suficiente recurso humano, habilitado y entrenado a través del plan de capacitaciones del AIES-MOARG, para implementar estrategias y procesos de seguridad operacional.
- Asegurar que: todo el personal sea provisto de la adecuada y apropiada información y entrenamiento en seguridad operacional de la aviación, que sean competentes en cuestiones de seguridad operacional y que les sean asignadas solamente tareas acordes a sus habilidades.

- Establecer y medir: nuestro desempeño de seguridad operacional contra indicadores y metas reales de desempeño establecidos en el Manual SMS del AIES-MOARG, para garantizar la seguridad operacional en el aeropuerto.
- Mejorar continuamente nuestro desempeño en materia de seguridad operacional, a través de la vigilancia, medición constante, revisión periódica por parte de la Gerencia del AIES a través de funcionarios especialistas en Gestión de Calidad de CEPA, ajuste de los objetivos, metas y un diligente alcance de las mismas para que el sistema funcione tal cual fue planificado.
- Asegurar que los sistemas internos y externos de seguridad operacional destinados a gestionar los servicios de los operadores, líneas aéreas y concesionarios que apoyan nuestras operaciones, cumplen las normas del desempeño de la seguridad operacional del AIES-MOARG.<sup>110</sup>

---

<sup>110</sup> CEPA, Sistema De Gestión De La Seguridad Operacional, AIES-MORG, acceso: 9 de noviembre de 2018, <https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2018/SMSANSP/SMSxANSP-P14.pdf>

## **Conclusión**

El Estado salvadoreño goza de abundantes cuerpos de ley, códigos y reglamentos que por una parte están enfocados mantener un clima estable de inversiones, además de establecer parámetros para la administración de recursos del Estado, así mismo el país está suscrito a diferentes tratados y convenios que permite que las terminales portuarias operen bajo estándares internacionales, es decir que El Salvador tiene robustez jurídica, lo cual indica ofrecer ese clima estable de inversiones que cualquier país de tercer mundo desea alcanzar.

En los últimos cinco años la gestión de CEPA se ha enfocado en mejorar las condiciones jurídicas y operativas en sus activos estratégicos para brindar una mejor oferta de inversión al capital extranjero, entre 2013 y 2018 se realizaron acciones y esfuerzos alineado a los objetivos 1 y 10 del PQD, junto a otros mecanismos enfocados en reactivar las terminales portuarias PLU y AIES–MOARG, y así aprovechar la oportunidad que tiene el país en convertirse en un centro logístico de vanguardia en la movilización de bienes y pasajeros.

Pareciera que hay un desbalance en la administración entre estas dos terminales, pero cabe destacar que los mayores esfuerzos se han enfocado en reactivar el PLU, iniciando con la reforma a la Ley de Concesión del Puerto de La Unión, la cual establece mejores condiciones para que un operador privado administre el puerto, pero la falta de voluntad política entre las fracciones legislativas que conformaron la AL (2015 – 2018) lo que conllevó a la dilatación del proceso de ley para aprobación de las bases de licitación de PLU haciendo que los inversionistas internacionales perdieran el interés en administrar el puerto, sin importarles a los legisladores que lejos de generar utilidades el PLU deja pérdidas millonarias año con año.

El panorama con el AIES–MOARG es totalmente diferente, la concesión de las obras de ampliación y remodelación del aeropuerto se adjudicó si mayor traspíe, lo cual es bueno para la economía del país, ya que al mejorar la capacidad de tránsito de pasajeros, carga y correo; modernizando la operatividad de los bancos de vuelo y brindando un servicio de calidad, posicionando nuevamente al AIES–MOARG no solo como *HUB* para las aerolíneas más importantes del continente y aerolíneas transatlánticas, además de ser uno de los aeropuertos más modernos, competitivos y seguros de Centroamérica.

Pareciera que los esfuerzos son insuficientes para dar ese salto de calidad y mejorar los niveles de competitividad en la región centroamericana. La operatividad antagónica de estos activos estratégicos para El Salvador afectan directamente la competitividad en la región centroamericana, limitando el flujo de inyección de IED, deteniendo el crecimiento de los flujos de importaciones y exportaciones, afectando a sectores como industria, comercio, turismo, entre otros, es decir que todas afectaciones resultan en lento o poco crecimiento económico del país, incrementando los índices de desempleo, migración irregular, aumento en índices delincuenciales, entre otros problemas sociales.

## **CAPÍTULO III: CEPA, NUEVOS HORIZONTES, MOTOR DE CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL SALVADOR**

La inyección de capital extranjero siempre es de beneficio para la economía local de un país en vías de desarrollo como El Salvador, pero también hay que tener en cuenta el costo para el país de IED en términos económicos, comerciales y políticos; a pesar de ello, este tercer y último capítulo se centra en detallar los resultados de la gestión de CEPA en la reactivación del PLU y AIES–MOARG, resultados enfocados en ampliar la capacidad instalada de las terminales portuarias implicadas en la investigación.

El trabajo de diferentes entidades estatales y no estatales en su conjunto permite crear un ambiente estable para la atracción de IED, lo cual convierte a El Salvador en un centro logístico moderno en la región a corto o mediano plazo. Con base en lo anterior, el objetivo específico del presente capítulo es establecer los resultados obtenidos por el GOES a través de la administración de CEPA, en referencia a la atracción de IED hacia el PLU y del AIES-MOARG.

### **3.1 Índices de IED en El Salvador**

La IED es el capital invertido por personas naturales o jurídicas no residentes en el país donde se dirige la inversión, con la intención de tener una relación de largo plazo con las empresas nacionales. La IED se mide a partir del monto de las inversiones de largo plazo de empresas o personas naturales extranjeras en el país donde se dirige la inversión.

La IED es calculada de acuerdo a lo que el BCR reporta de IED en un determinado periodo, lo cual se ve reflejado en la balanza de pagos, o a la fecha de registro de la inversión. Debe advertirse que la balanza de pagos es la relación que se establece entre el dinero que un país en concreto gasta en otros países y la cantidad que otros países gastan en ese país.

Basado en lo anterior, puede afirmarse que la balanza de pagos “es un documento contable que contiene el registro sistemático de todas las transacciones económicas efectuadas entre los residentes de un país y los residentes del resto del mundo, en un período de tiempo determinado, normalmente el año o tres meses”.<sup>111</sup>

En dicho documento se recogen todas las transacciones comerciales de bienes, servicios y capitales que se llevan a cabo en un país en relación con el resto del mundo, destacando que son los residentes del país, empresas y el mismo Estado los que realizan estas transacciones.

Las economías de los países constantemente se encuentran interconectadas, creando así un entorno de interdependencia que suele verse materializado en los intercambios comerciales; por lo tanto es difícil determinar el equilibrio entre importaciones y exportaciones. Sin embargo, el equilibrio deseado sería una balanza de pagos igual a cero.

Los montos de IED están divididos por sector económico, y según país de origen. La IED reportada en la balanza de pagos y la resultante de la variación

---

<sup>111</sup> Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”, La Balanza De Pagos (UCA: 2010) [http://www.uca.edu.sv/facultad/clases/maestrias/made/m230054/04Cap-1-1\\_BALANZA-PAGOS.pdf](http://www.uca.edu.sv/facultad/clases/maestrias/made/m230054/04Cap-1-1_BALANZA-PAGOS.pdf)

en el saldo de registros es diferente, ya que la primera tiene en cuenta la fecha de registro de la inversión y la segunda, la fecha de realización de la misma. Existen diversas razones para que una empresa decida invertir en otro país, casi todos los argumentos que se han ofrecido para la existencia de IED pueden agruparse bajo tres objetivos básicos: el intento de participar en nuevos mercados, aumentar la eficiencia productiva a través de reducciones de costos y el intento de explotación de ciertos activos estratégicos. Posibles determinantes o variables de la IED son el tamaño del mercado, las características de la fuerza laboral, la ubicación geográfica y la dotación de factores, son detallados en la siguiente tabla:

<b>Variables dependientes</b>	<b>Variables independientes</b>	
-IED enviada.  -IED recibida.	Tamaño de mercado.	- Economías de escala. - PIB - Población
-Coeficiente IED/PIB.	Riesgo.	- Riesgo político - Solvencia económica del país receptor
-Coeficiente IED/ (IED+Inversión interna).	Apertura comercial.	- Exportaciones. - Importaciones. - Grado de apertura comercial (X+M)/PIB
-Coeficiente IED/inversión interna.	Costes laborales	- Coste promedio de los trabajadores. - Proporción del trabajo calificado sobre el total.
-Exportaciones X/(X+producción extranjera).	Estabilidad macroeconómica	- Crecimiento del producto. - Volatilidad del tipo de cambio. - Inflación. - Grado de ahorro interno. - Tipo de cambio.
-Coeficiente IED/ FBKF.	Políticas comerciales	- Nivel de protección arancelaria. - Tasa de los impuestos corporativos.
-Producción extranjera/producción interna.	Intensidad y disponibilidad	- Intensidad de investigación y desarrollo.

-Producción de las filiales.	ad de factores productivos	- Intensidad de gastos de publicidad. - Disponibilidad de recursos naturales. - Presencia de mano de obra cualificada.
	Otras ventajas comparativas.	- Proximidad con los países de origen de la inversión. - Costos de transporte. - Grado de concentración industrial. - Existencia de costos sumergidos. <sup>112</sup>

Fuente: CEPAL ,1997.<sup>113</sup>

Existen una serie de factores institucionales y de política que sin duda desempeñan un papel importante en la determinación de los flujos de IED; este otro tipo de factores pueden ser manejados mediante políticas gubernamentales y pueden convertirse en instrumentos de atracción o repulsión de la IED.

A continuación se presenta tabla proporcionando cifras de flujos trimestrales de IED:

<b>Flujos Inversión Extranjera Directa desde 2014 hasta el 2017</b>					
<b>Años</b>	FLUJOS TRIMESTRALES EN MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES				TOTAL
	FLUJOS I	FLUJOS II	FLUJOS III	FLUJOS IV	

---

<sup>113</sup> Jesús A. Mogrovejo, Estudios Económicos de Desarrollo Internacional, Factores Determinantes De La Inversión Extranjera Directa En Algunos Países De Latinoamérica (España, Asociación Euro-Americana de Estudios de Desarrollo Económico, 2005), acceso: 12 de noviembre de 2018, <http://www.usc.es/economet/reviews/eedi524.pdf>



<b>2014</b>	24.75	-10.82	126.85	165.56	306.34
<b>2015</b>	17.92	113.23	125.69	139.78	396.62
<b>2016</b>	127.80	20.44	267.86	-68.67	347.43
<b>2017</b>	168.15	238.09	30.15	355.50	791.89

Fuentes: datos obtenidos a través del Banco Central de Reserva, elaboración propia.<sup>114</sup>

Por otro lado, la IED puede darse mediante la compra de acciones o participaciones de una empresa establecida o constituida en el país de destino de la inversión con ánimo de permanencia; también la IED se puede dar a través de contratos que generen la colaboración, concesión o servicios entre el inversionista y la empresa, así como mediante la adquisición de inmuebles en el país de destino de la inversión.

La entrada de IED neta es la compra de activos extranjeros por parte de residentes nacionales menos compra de activos interiores por parte de extranjeros con el objetivo de adquirir un control de gestión duradero es decir un diez por ciento más de las acciones con derecho de voto, en una empresa que funciona en un país del cual un inversionista no es nacional. En la siguiente tabla se puede comprender a detalle cual ha sido el comportamiento de la IED neta de capital, las salidas netas de IED y la IED neta:

A continuación se presenta una tabla proporcionando cifras de entradas y salidas de IED:

---

<sup>114</sup> Banco Central de Reserva, Inversión Extranjera Directa por País de Procedencia. Trim IV 2009 en adelante Cifras en Millones de \$US y porcentajes, BCR, acceso: 10 de noviembre de 2018, <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/?cdr=125&lang=es>

<b>Años</b>	<b>Entrada de IED neta de capital</b>	<b>Salidas netas de IED</b>	<b>IED neta</b>
<b>2014</b>	\$506,295,970.35	\$199,849,521.05	\$-306,446,449.30
<b>2015</b>	\$494,541,718.10	\$98,191,694.05	\$-396,350,024.04
<b>2016</b>	\$479,469,380.71	\$131,616,459.16	\$-374,852,921.55
<b>2017</b>	\$330,917,516.66	\$-460,746,191.33	\$-791,663,707.99
<b>Total</b>	\$1,911,224,585.82	\$-310,088,517.07	\$-1,869,313,102.88

Fuentes: datos obtenidos a través del Banco Mundial, elaboración propia.<sup>115</sup>

Estos aportes pueden hacerse directamente en divisas que posteriormente son convertidas en moneda local, o en especie, mediante la importación no reembolsable de bienes tangibles como maquinaria y equipos, o intangibles, como tecnología y patentes.

Debe advertirse que la IED ha sido considerada como un factor esencial para apoyar el crecimiento y desarrollo de los países receptores, vista como una importante fuente de recursos el cual complementa el ahorro interno a nivel macroeconómico y mejora la disponibilidad de recursos externos, además de fortalecer la transferencia de tecnología, generar empleos y mejorar la posición competitiva en los mercados internacionales.

La decisión de una empresa por invertir en un determinado país está en función de diversos factores y estrategias, los cuales le permiten poder ubicarse en una posición competitiva respecto a otros inversores. Uno de los

---

<sup>115</sup> Banco Mundial, Inversión extranjera directa, entrada neta de capital balanza de pagos, US\$ a precios actuales, BM, acceso: 10 de noviembre de 2018, <https://datos.bancomundial.org/indicador/BX.KLT.DINV.CD.WD?end=2017&locations=SV&start=2014&view=chart>

grandes exámenes que un inversionista debe realizar es un estudio de factibilidad, para saber si el país receptor le provee las condiciones necesarias para operar que son:

Seguridad jurídica, estabilidad política, verificar si le es rentable realizar la inversión debido costes de producción, mano de obra calificada, asegurarse que el país receptor de la inversión exista una demanda insatisfecha obteniendo dividendos invertidos y multiplicándolos en ganancias, que el país receptor cuente con las materias primas que utilizara el inversor en su proceso de producción, facilidades de infraestructuras portuarias, aeroportuaria y terrestre, y finalmente tienen que darse condiciones medioambientales favorables.

De 2014 a 2017 se observa una tendencia creciente en la movilidad de los flujos de inversión hacia economías tanto desarrolladas como en desarrollo a nivel global. Según datos brindados por el Banco Mundial la entrada neta de IED en El Salvador en el 2014 fue de \$506 millones de dólares registrándolo de 2014 al 2017 como la mayor captación de IED en cuanto a la entrada neta de capital en ese período. Contrastándolo con los flujos de IED que El Salvador obtuvo en 2017 según datos brindados por el BCR resultan ser los mayores destacando los \$791.89 millones obtenidos.

A pesar de los múltiples problemas que sufre la sociedad salvadoreña, el GOES ha sabido mantener los índices de IED en los últimos 5 años, sin embargo, el mal clima de inversiones en el país continúa, ya que El salvador en los últimos años es país que menos capital extranjero ha logrado captar.

### 3.2 Efectos de la IED en El Salvador

La IED dependiendo su manejo trae resultados positivos para la economía real de un país y puede ser considerada como una fuente alternativa de empleo y desarrollo tecnológico.

La IED se ha convertido en un componente esencial del desarrollo económico, en una necesidad para los países empobrecidos que esperan crecer económicamente a tasas superiores, y una de las maneras en las cuales dicha inversión contribuye al crecimiento económico y social es a través de su financiamiento.

De esta manera la IED contribuye a aumentar el ahorro para la formación de capital y alivia la limitación impuesta al crecimiento por la escasez de divisas; por tanto, se genera producción, empleo y estabilidad macroeconómica de los países al suministrar moneda extranjera para financiar el déficit en sus cuentas corrientes.

La entrada de IED a un país genera más efectos positivos que negativos, entre los cuales están: “la transferencia e innovación tecnológica, apertura comercial capacitación del capital humano, incremento del empleo, mejores salarios, mayores flujos de divisas, capacitación, encadenamiento en la red industrial, desarrollo de la infraestructura, incremento del comercio y puede generar mejoras en el crecimiento y bienestar del país, aumenta las exportaciones ayudando así a disminuir el déficit de la balanza de pagos de los países en desarrollo”.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Comisión Económica para América Latina, “La inversión extranjera directa en Centroamérica: los años de expansión y los años de crisis.” (CEPAL: 2002) <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/9678/capitulo-dos.p>

Las fuertes entradas de capital externo en El Salvador, aunque con una tendencia poco estable, han dado a conocer importantes modificaciones estructurales de su economía, así, sobre todo en 1998 El Salvador experimentó considerables flujos de capital externo de IED reflejando de manera particular los procesos de privatización de las empresas públicas, principalmente las de distribución de energía eléctrica y telecomunicaciones; es importante mencionar que más de un 50 % de los recursos captados durante los años 1998 hasta 1999 se explica por las elevadas inversiones extranjeras que fueron atraídas por los mencionados procesos de privatización del país.

Como parte de los programas de ajuste estructural se apuntaba tener un equilibrio interno proponiendo medidas de “disciplina fiscal, reforma tributaria, reorientación del gasto público hacia educación y salud”.<sup>117</sup> En cuanto al exterior de las fronteras salvadoreñas se propuso “la liberalización financiera, tener un tipo de cambio unificado y competitivo, la liberalización comercial y la apertura a la IED”.<sup>118</sup>

Dichas medidas estaban orientadas al aumento y diversificación de las exportaciones, con lo que se pretendía que la dinámica económica estuviera cimentada en la producción manufacturera y agrícola dedicada a la exportación, así como de aquellas ramas del sector terciario o de servicios que tuvieran potencial desarrollo; con la idea que esto traería consigo una reasignación de recursos a favor de éstos sectores.

---

<sup>117</sup> Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”, “Las políticas de ajuste estructural en El Salvador: impacto sobre la inversión y distribución 1990-2010”, año de publicación 2010, <http://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/Las-pol%C3%ADticas-de-ajuste-estructural-en-El-Salvador-Impacto-sobre-la-inversi%C3%B3n-y-distribuci%C3%B3n-1990-%E2%80%932010.pdf>

<sup>118</sup> *Ibíd.*

El sector empresarial promovió la modificación del tipo de cambio de flexible a fijo, argumentando que éste no estaba empleándose adecuadamente como instrumento para el fomento de las exportaciones, y que por el contrario, estaba beneficiando al sector comercial y de servicios. Lo cual desembocó que en 1993 el GOES aboliese el tipo de cambio flexible establecido en 1990, y adoptase un tipo de cambio fijo de facto de 8.75 colones por dólar, renunciando con ello a la posibilidad de contrarrestar las apreciaciones cambiarias del colón y erosionando así la competitividad del país.

La atracción de la IED, a través de las medidas antes mencionadas y la integración con la economía norteamericana, se formalizó en 1995, cuando el presidente Armando Calderón Sol anunció la implementación de una nueva estrategia económica, que tenía como objetivo, convertir a El Salvador en una gran zona franca de servicios de maquila, financieros y de mercado, a través del establecimiento de un tipo de cambio fijo, eliminación de aranceles, aumento al 13 % del impuesto al valor agregado y privatización de las empresas estatales.

El país junto al resto de la región centroamericana se perfila como una zona de ensamblaje, con el atractivo para las inversiones extranjeras de gozar de los incentivos fiscales; tarifas preferenciales en algunos servicios de utilidad pública<sup>119</sup>; el hecho de no internalizar los costos por contaminación que generan; pero principalmente, los bajísimos costos laborales que se han instituido después de un prolongado proceso de flexibilización del mercado laboral.

---

<sup>119</sup> *Ibíd.*

En El Salvador, la precarización de las condiciones de empleo se ha convertido en uno de los instrumentos clave utilizados por los gobiernos, para la atracción de la inversión extranjera aun con estos impases la IED produjo un relativo impacto en la economía nacional, y supuso una oportunidad inicial de desarrollo económico, y de transferencia y asimilación de tecnologías, frente a la expectativa de una mayor dinamización y modernización de la economía, la idea de atraer inversionistas extranjeros para aumentar el ingreso de capital en El Salvador fue el pilar fundamental de las principales acciones económicas que se implementaron.

Fue a partir del año 2001 cuando los niveles de participación de inversión extranjera fueron en aumento como resultado de los procesos de integración comercial, del apoyo de la empresa privada, y de las transformaciones económicas implementados por el Gobierno en turno. A partir del año 2006, El Salvador comenzó a percibir menores niveles de participación de capital extranjero, a pesar que en el comienzo del 2007 aumentó de \$241 a \$1,508 millones.<sup>120</sup>

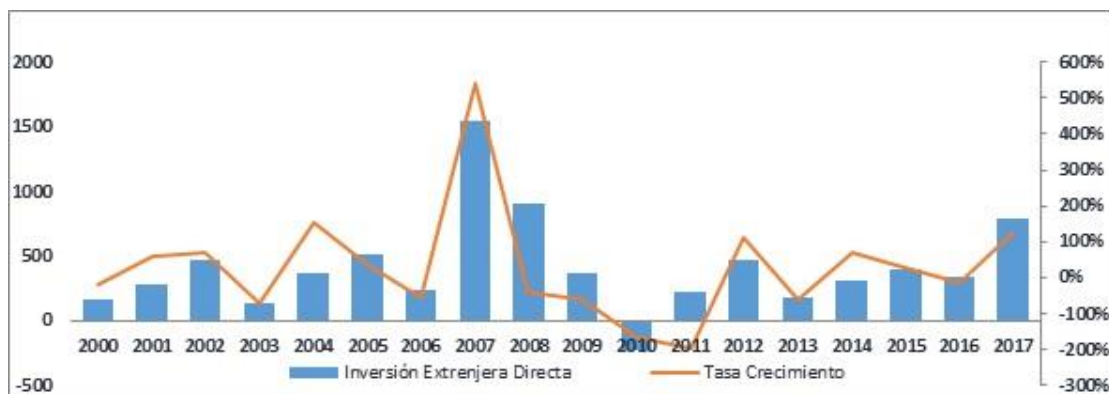
En el año 2008 y 2009 las cifras aumentaron debido a las remesas recibidas y la adquisición de los bancos privados por parte de los conglomerados financieros. Sin embargo, aparecieron factores internos como la inestabilidad social, política y jurídica, en el escenario internacional fenómenos como la crisis mundial iniciada en Estados Unidos, principal inversionista y destino de las exportaciones de El Salvador.

---

<sup>120</sup> Banco Central de Reserva, "Diagnóstico De La Inversión Extranjera Directa En El Salvador 1998-2003", (El Salvador. BCR, 2003), <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/691797082.pdf>

El Salvador registró el mayor monto de IED neta desde el año 2009, según cifras del BCR. Durante este año se reportó que el monto alcanzado fue \$444.46 millones mayor a lo reportado para el mismo periodo del 2016. Un dato importante a destacar es que las salidas de IED se redujeron en USD \$453.6 millones respecto al mismo periodo.

Flujos Netos de IED en millones de dólares y Tasa de crecimiento de la IED en porcentaje como lo detalla la siguiente gráfica:



Fuente: datos obtenidos a través del Banco Central de reserva.<sup>121</sup>

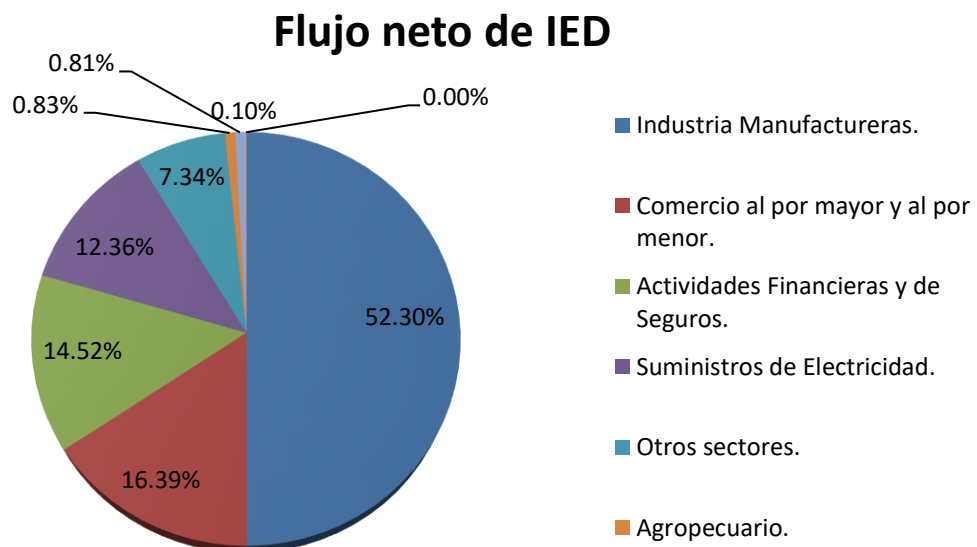
El flujo neto de IED fue fuertemente influenciado por la industria manufacturera, siendo el sector que recibió el mayor flujo neto de divisas, esta industria está directamente vinculada con la operatividad de las terminales portuarias de la presente investigación, lo cual es bueno para los intereses de CEPA, por la naturaleza del PLU y el AIES–MOARG. Además fue el registro más alto del sector en la última década.

<sup>121</sup> “El Salvador: registra el mejor monto de IED desde el 2009, PROESA, acceso: 15 de noviembre de 2018, <http://www.proesa.gob.sv/exportaciones/servicios-al-comprador/principales-sectores-de-exportacion/item/3759-el-salvador-registra-el-mejor-monto-de-ied-desde-el-2009>



Los sectores que más destacan por su crecimiento son las industrias manufactureras con un 52.3 %, comercio con el 16.39 % y las actividades financieras registrando 14.52 %.

Las cifras anteriormente mencionadas se ilustran en la siguiente gráfica:



Fuente: datos obtenidos a través del Banco Central de reserva.<sup>122</sup>

Las autoridades del BCR de El Salvador informaron que los aumentos de IED durante el primer semestre de 2016 totalizaron \$550.9 millones, reflejando un crecimiento de 22.7 % respecto a lo registrado el mismo período del año 2015. Esto representa el mayor aumento de IED en lo que va de esta década y confirma el interés de empresas extranjeras por invertir en El Salvador.

Los aumentos se originaron fundamentalmente en los sectores de industria, información y comunicaciones, financiero y comercio, y estuvieron asociados

<sup>122</sup> *Ibíd.*

con las utilidades reinvertidas, más participaciones de capital, la deuda comercial de un grupo de empresas concedida por la casa matriz y los préstamos desde empresas filiales.

El BCR también indicó que las salidas de IED registraron un aumento del 24 % respecto a las registradas durante el primer semestre de 2015 y ascendieron a \$394 millones. Dichas salidas de recursos son explicadas por el pago de deuda en forma de préstamos y otros pasivos con la casa matriz, e inversiones de empresas en su casa matriz en el exterior y entre empresas filiales.

Para el primer semestre de 2016, el flujo neto total de IED ascendió a \$156.9 millones, equivalente a un aumento del 19.6 % respecto a lo registrado el mismo período del año anterior que ascendió a \$131.2 millones y constituye el flujo neto más alto para este período desde hace 4 años. Dichos resultados son explicados fundamentalmente por el aumento en las participaciones de capital y la reinversión de utilidades en sectores estratégicos como la industria, información, telecomunicaciones y el comercio.

El sector de industria mantuvo la posición como el mayor receptor de flujos netos de IED, generando \$124.5 millones de inversión neta, gracias a un ritmo de crecimiento de más del 50 % respecto del mismo período del año anterior, resultado que fue determinado principalmente por las actividades de confección de prendas de vestir, procesamiento de pescado, plásticos, entre otras.

Por su parte, el sector comercio mostró una tasa de variación positiva de más del 100 %, alcanzando un monto de \$52.6 millones; en este sector cobraron importancia las empresas cuya actividad se relaciona con productos y

derivados del petróleo y otras empresas en áreas de ferretería, electrodomésticos, librerías, entre otras.

El BCR también informó que las utilidades reinvertidas y participaciones de capital (capital social y reservas) alcanzaron un monto de \$251.8 millones, mientras que los instrumentos de deuda mostraron flujos de \$94.9 millones. Estas cifras indican que las empresas están usando las utilidades generadas, las reservas y los aumentos de capital como fuente de financiamiento de su expansión, además de financiar su expansión por medio de las utilidades generadas, mantienen relaciones estables con los accionistas al repartir dividendos, los cuales se incrementaron 4 % y su monto totalizó \$273.7 millones.

Durante 2017, El Salvador captó en IED neta el monto más alto de los últimos cinco años. Las economías reciben capitales extranjeros pero también experimentan salidas de este tipo de recursos por pago de dividendos, préstamos, entre otras razones. La diferencia entre ambas cifras las de entradas y las de salidas es la IED neta, indicador utilizado por todos los organismos internacionales para comparar el desempeño entre países.

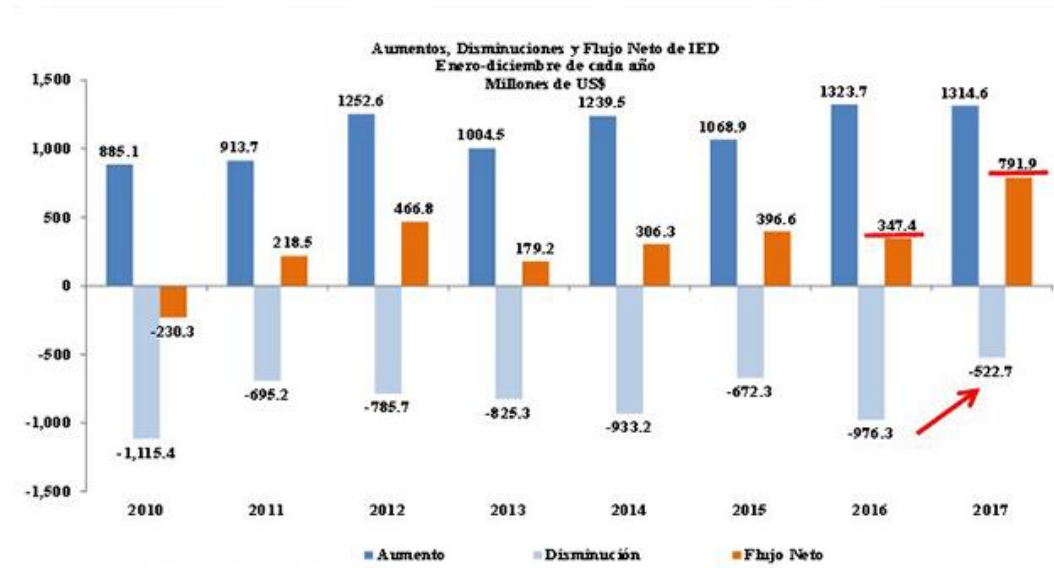
Según el BCR la IED neta cerró el año pasado en \$791.89 millones, siendo este el monto más alto desde 2012, cuando estos flujos sumaron \$466.84 millones, añadiendo que la IED neta de 2017 fue dos veces superior a la de 2016, cuando se recibieron \$347.42 millones. El año pasado, los flujos netos aumentaron en \$444.47 millones, es decir, 127.93 % más.

La industria manufacturera, el comercio, el sector financiero y la energía fueron los sectores que más inversión extranjera captaron el año pasado. Las entradas brutas de IED sumaron \$1,314.6 millones y el 39.2 % se dirigió a la

industria, el 22.3 % al sector financiero y el 14.4 % a la energía. Otro 13.6 % fue para el comercio.<sup>123</sup>

Las salidas de IED se redujeron en 46.5 % en comparación con 2016 y sumaron \$522.71 millones, frente a los \$976.3 millones del año anterior. Esta reducción y la estabilidad en las entradas brutas explican el importante crecimiento de los flujos netos de IED como lo detalla la siguiente gráfica:

### Aumento, disminución y flujo neto de IED



Fuente: datos obtenidos a través del Banco Central de reserva.<sup>124</sup>

Los países latinoamericanos fueron los grandes inversores extranjeros para El Salvador, pues de esta región provino el 66.6 % de la IED neta captada por el país en 2017, en particular de Panamá y Honduras. Solo estos dos países invirtieron \$267.2 y \$157.4 millones en el país, respectivamente.

<sup>123</sup> Banco Central de Reserva, “Aumentos de Inversión Extranjera Directa en El Salvador son los más altos desde 2010” (El Salvador, BCR, 2016), <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/471602287.pdf>

<sup>124</sup> *Ibid.*

La segunda región más relevante respecto al origen de los flujos netos de IED fue Europa, al totalizar \$194.2 millones, donde Luxemburgo y España fueron los países más destacados con \$89.5 y \$47 millones respectivamente.

### **3.3 Resultados en la gestión de CEPA 2014 – 2018**

La inversión en infraestructura logística y de conectividad ha sido una de las principales apuestas del gobierno de El Salvador, por ello el GOES ha impulsado diversos proyectos que tienen como principal objetivo establecer garantías para quienes ven en El Salvador una oportunidad comercial y de inversión.

Desde el 2014 se ha evidenciado un cambio en la forma de administrar la autónoma, iniciando por la continuidad de las autoridades que dirigen dicha empresa pública del Estado salvadoreño, lo que ha permitido implementar medidas y ejecutar una serie de acciones las cuales están siendo acuerpadas por planes, proyectos y normativas (Plan Quinquenal de Desarrollo, Ley de Concesión del Puerto la Unión Centroamericana, Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos de CEPA) alineadas con las metas estratégicas trazadas en el AIES-MOARG y PLU; y de esta forma desarrollar un polo de inversión en El Salvador.

Dado a que este trabajo se centra en un procedimiento metodológico exploratorio, resulta fundamental recopilar los datos arrojados por la Oficina de Acceso de Información Pública de CEPA a través del portal de transparencia\*

---

\* Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Unidad de Acceso a la Información Pública, 2018, acceso: 15 de noviembre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/instituciones/cepa>

esta vez de manera cuantitativa, tomando en cuenta por el lado del AIES–MOARG la cantidad de buques y volumen de carga al PLU por año; y en el mismo lapso la cantidad de pasajeros, aeronaves y volumen de carga en el AIES-MOARG.

En este contexto, es necesario realizar un análisis donde se refleje si la administración de CEPA en las dos terminales de carga y pasajeros a estudiar ha sido imparcial en pos de productividad, desarrollo logístico, exportación y atracción de IED o si ha sido todo lo contrario, e incluso situaciones que estén fuera de la jurisdicción de CEPA y obedezcan a terceros.

### **3.3.1 Caso Puerto de la Unión Centroamericana**

El Puerto de La Unión el Cutuco, actualmente conocido como Puerto de la Unión Centroamericana,<sup>125</sup> ha sido una de las metas principales dentro del PQD,<sup>126</sup> es decir, lograr la reactivación de la plataforma logística portuaria marítima más importante del país, que de lograrse significaría la activación de una zona económica estratégica, generando crecimiento económico para El Salvador.

La activación del PLU ha sido el otro gran desafío en el marco del PQD, ya que a diez años de su construcción, su funcionamiento no ha sido como el que se proyectaba hace una década, que a pesar de la existencia de un marco regulatorio para el uso del puerto, éste ha funcionado para actividades de menor envergadura.

---

<sup>125</sup> Reforma a la Ley de Concesión del Puerto de la Unión centroamericana, Decreto N° 891 (El Salvador, Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, 2018).

<sup>126</sup> Objetivo 1, Dinamizar la economía nacional para generar oportunidades y prosperidad a las familias, a las empresas y al país, Plan Quinquenal de Desarrollo 2014-2019.

En los diez años de existencia el puerto no ha sido concesionado a un operador privado para su administración, CEPA en 2015 lanzó su primera concuso publico, dirigido a empresas con experiencia en servicios logísticos portuarios, pero tras cuatro prorogas otorgadas a cuatro emresesas recalificadas el proceso de licitación se declaró desierto por por CEPA<sup>127</sup> debido a que dichas empresas no presentaron ofertas para la concesion tras vencer los 4 plazos.

Tres años despues del fallido intento de concesion del PLU, la AL (2017-2020) aprueba a la reforma a la Ley de Concesión del Puerto de la Unión Centroamericana, mejorando así el panorama, ya que las nuevas bases de licitación prestarán mejores condiciones para volver atractiva la administración del PLU como destino de desembarque o conexión de contenedores con diferentes productos para abastecer el mercado local y regional, aprovechando otros esfuerzos como: la firma de Tratado de Libre Comercio entre la República de El Salvador y la República de Corea, FOMILENIO II, entre otras acciones relativas a la activación del PLU.

Con la aprobación de las reformas<sup>128</sup> a la Ley de Concesión del Puerto de la Unión Centroamericana, CEPA pretende brindar una mejor oferta para que un operadores privado vuelvan a interesarse en participar en la licitación abierta internacional, las reformas tiene por objetivo “restablecer las condiciones generales para la concesión del PLU”.<sup>129</sup>

---

<sup>127</sup> Declaración de Licitación desierta del Puerto de la Unión Centroamericana, (CEPA 2015.)

<sup>128</sup> Ley de Concesión del Puerto de la Unión centroamericana, Decreto N° 891 (El Salvador, Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, 2018).

<sup>129</sup> *Ibíd.*

Las reformas a la ley en primera instancia, establece las vocaciones preferentes en el PLU para no afectar la operatividad del Puerto de Acajutla en términos competitivos, es decir, Acajutla tiene una vocación preferencial en graneles y La Unión en contenedores<sup>130</sup>. Para tales efectos, se establece que en las bases de licitación deberá quedar contemplado el volumen máximo de contenedores que podrán ser movilizados en el Puerto de Acajutla, y evitar así que esto impida la generación de actividad comercial en el PLU.<sup>131</sup>

En segunda instancia establece mejores condiciones para determinar quién será el encargado de realizar las actividades de dragado del canal interior del PLU,<sup>132</sup> ya que en la ley original las actividades eran directamente asignadas al operador privado que ganase la concesión, siendo esta la principal causa por la cual la licitación se declaró en abandono.

Con la firma del TL entre la República de El Salvador y la República de Corea, se pretende mejorar la competitividad de las empresas salvadoreñas mediante la reducción de los costos de importación, a través de una baja en aranceles para insumos importados desde Corea del Sur.<sup>133</sup> Básicamente el rededor del 95 % de los productos que se importen de la República de Corea lo harán sin el pago de aranceles.

---

<sup>130</sup> Proyecto de Decreto para la Concesión del Puerto la Unión Centroamericana, Art. 13

<sup>131</sup> FUSADES, Boletín de Estudios Legales, Alianzas Público Privadas: una apuesta al crecimiento y al desarrollo, N. ° 123 (2011).

<sup>132</sup> Ley de Concesión del Puerto la Unión (El Salvador: Asamblea Legislativa, 2018) Art. 6 reformado.

<sup>133</sup> "El Salvador firma Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur", Portal de transparencia, PROESA, 2018, acceso: 16 de diciembre de 2018, <http://www.proesa.gob.sv/novedades/noticias/item/3712-el-salvador-firma-tratado-de-libre-comercio-con-corea-del-sur>

\* Desarrollar la movilidad, logística, transporte, puertos y aeropuertos



Además, desde la puesta en marcha del PQD las autoridades de CEPA presidida por el Ing. Nelson Vanegas, han sostenido diferentes encuentros con agencias de carga (navieras), agentes de aduana y transportistas para contextualizar el panorama y avance del proceso de licitación del PLU, la última de ellas sostenidas en septiembre de 2018 con el objetivo de obtener datos a través de un proceso de consulta con dichas empresas y así sondear el interés que puedan tener en participar en el proceso.

Estas acciones están contempladas en los lineamientos establecidos en el Objetivo 1 de PQD\* mejorando las condiciones jurídicas para la concesión del PLU. Y bajo este panorama resultarían beneficiados los sectores como el azucarero aprovechando las condiciones para incrementar o al menos mejorar las condiciones de exportación de azúcar cruda al país asiático sin ninguna cuota y arancel; el acuerdo comercial también fue firmado por los la República de Nicaragua, Panamá, República de Costa Rica y República de Honduras, que también se beneficiarán de este tratado, que comenzó a negociarse desde 2012.

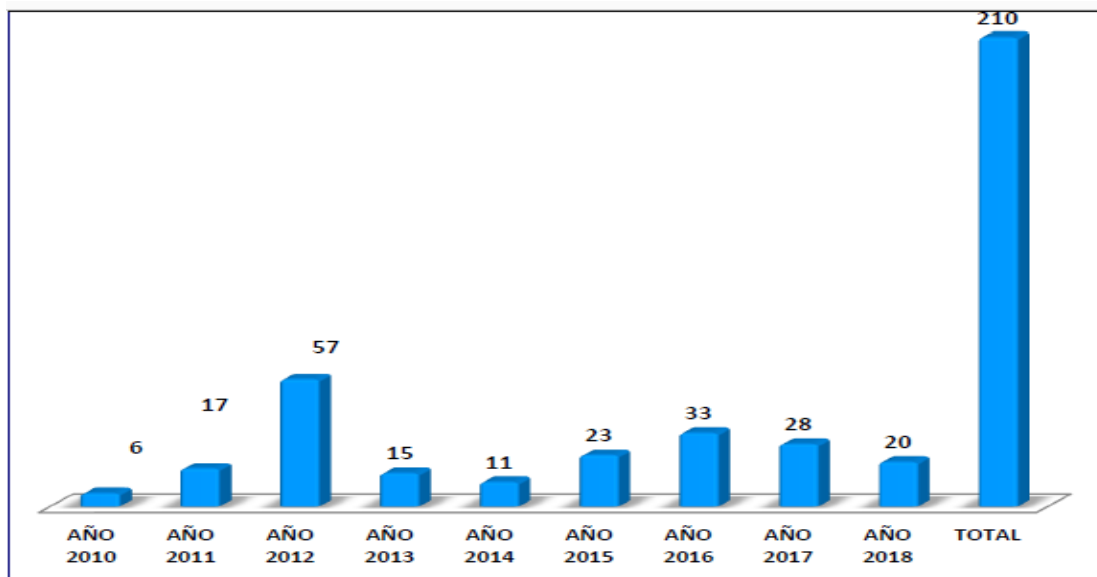
Si bien es cierto, que a meses de finalizar el periodo de administración de las actuales autoridades de CEPA (2014 - 2019) en el caso del PLU no se refleja con claridad resultados positivos que permitan de una vez por todas la concesión de mencionado puerto. Desde su inauguración el PLU ha funcionado a su mínima capacidad, registrando índices operativos extremadamente bajos.

Desde 2014 hasta 2018 el PLU solo ha registrado el embarque de 115 buques, teniendo su mayor registro en 2016 con 33, pero cabe resaltar que ninguno de esos buques tiene la capacidad para trasportar contenedores TEUS, ignorando lo establecido en la Ley de Concesión del Puerto de La Unión y

disminuyendo el tráfico de buques del Puerto de Acajutla; ya que el PLU fue construido como una terminal multipropósito especializada en contenedores.

En este lapso se registró el ingreso de productos a granel por un total de 86,413 toneladas métricas, promediando 17.3 TM por año, reflejando claramente los bajos niveles operativos del PLU. A continuación se muestra una serie de gráficas que ilustran el bajo tránsito de buques en la terminal portuaria:

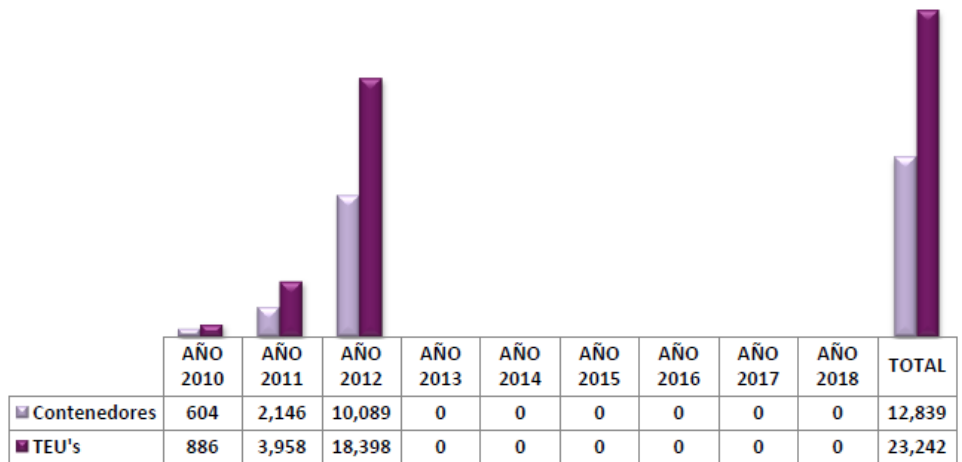
### Buques movilizadas en el PLU



Fuente: Informe de labores de CEPA, 2018. <sup>134</sup>

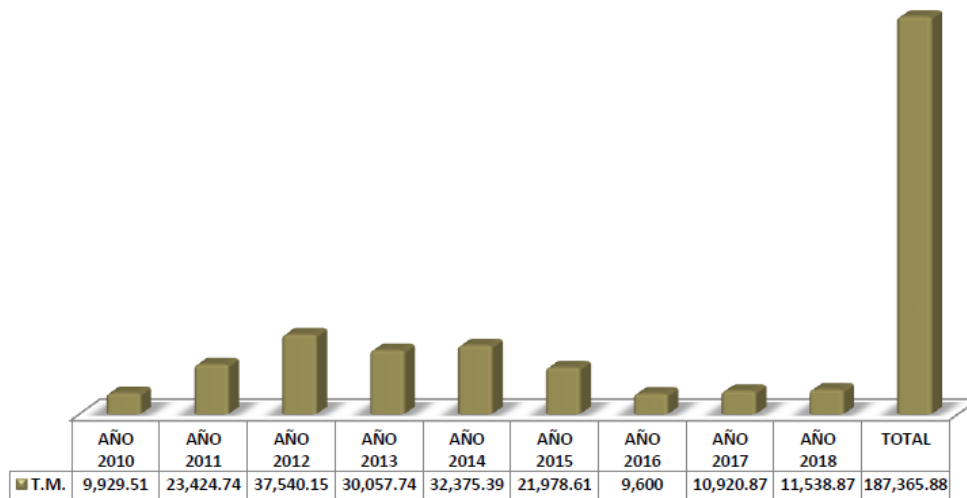
<sup>134</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Unidad de Acceso a la Información Pública, 2018, acceso: 16 de diciembre de 2018. <https://www.transparencia.gob.sv/instituciones/cepa>

## Contenedores y TEUS movilizados en el PLU



Fuente: Informe de labores de CEPA, 2018.<sup>135</sup>

## Carga movilizada en el PLU en toneladas métricas



Fuente: Informe de labores de CEPA, 2018.<sup>136</sup>

<sup>135</sup> Ibíd.

<sup>136</sup> Ibíd.

Con el fin de enriquecer la presente investigación, se abordó a las instancias correspondientes para obtener información pertinente y sustentar el análisis, a través del procedimiento establecido en la oficina de acceso a la información pública de CEPA, pero dicha petición fue rechazada al declararse como información reservada del Estado. **Ver Anexo 13.**

Todas las acciones y esfuerzos de las autoridades de CEPA por reactivar el PLU se viene abajo al visualizar los resultados operativos del puerto, dicha inoperancia cobra más realce al revisar los costos anuales que genera el puerto. Por un lado, el costo del mantenimiento de la infraestructura portuaria ronda los \$2 millones, aunado al monto de las pérdidas las cuales rondan \$1.63 millones; es decir, que anualmente el PLU genera pérdidas por \$3.6 millones. Costo que debe ser absorbido por las utilidades que generen las otras infraestructuras administradas por CEPA. **Ver Anexo 14.**

Por otra parte se previa que para finales de 2018 CEPA presentase a la AL las bases de licitación para que las operadoras privadas aplicasen y así por fin después de diez años concesionar el puerto, pero las bases nunca fueron aprobadas ya que los legisladores señalaron que primero debería de hacerse un “estudio” para verificar la transparencia de la licitación. A esta nueva traba se sumó la posición de los Estados Unidos de América, ya que el país norteamericano señaló que la República Popular China tiene intereses de militarizar la zona de la terminal portuaria.

Estos señalamientos surgen en el marco de la ruptura de relaciones diplomáticas con China Taiwán y la apertura de relaciones diplomáticas con la República Popular China. En este sentido, el PLU no solo representa intereses económicos comerciales de El Salvador en la región, además representa intereses geoestratégicos para estas potencias mundiales; por un lado

Estados Unidos tratando de mantener el *Status Quo* en su zona de influencia y por su parte China tratando de romper ese equilibrio, actualmente es el tercer país con mayor inversión en Centroamérica.

### **3.3.2 Caso Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez**

Ampliar y modernizar la terminal aeroportuaria más importante de El Salvador es otra de las apuestas del GOES a través de CEPA, acompañado con otras obras y acciones fuera de las instalaciones de la autónoma de la mano con otras entidades del Estado salvadoreño y organismos internacionales.

En 2017, el Centro Nacional de Registro (CNR) junto a PROESA y CEPA suscribieron un convenio de cooperación interinstitucional, con el fin de establecer alianzas de cooperación para la promoción de la Marca País “El Salvador, grande como su gente”.<sup>137</sup> Este es un convenio que apuesta a la atracción del turista extranjero, aprovechando las condiciones que ofrece el país en este rubro.

En 2014 CEPA anunció el inicio de la rehabilitación, modernización y optimización del AIES-MOARG, mejorando y ampliando su capacidad operativa brindando con ello una oferta atractiva para inversionistas internacionales en el rubro de servicios, específicamente la industria de transporte aéreo de pasajeros y de carga. En 2018 CEPA presentó el Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos para el

---

<sup>137</sup> CNR, PROESA y CEPA suscriben convenio de cooperación, Centro Nacional de Registro, Portal de Transparencia, acceso: 5 de diciembre de 2018, <https://www.cnr.gov.sv/cnr-proesa-cepa-suscriben-convenio-de-cooperación>

desarrollo aeroportuario del AIES- MOARG, el cual contiene la planificación de las obras a realizar de todas las infraestructuras a cargo de la autónoma y las de mayor envergadura para el aeropuerto.

El plan maestro tiene como objetivo garantizar la seguridad en las operaciones aeronáuticas de aterrizaje y despegue de aeronaves en el aeropuerto, mejorando las condiciones operativas y de facilitación al pasajero, acompañantes y usuarios el cual consiste en desarrollar acciones y trabajos urgentes de obras de infraestructura, renovación de equipo aéreo especializado, mantenimiento de las instalaciones y consultorías, tendientes a mejorar la operatividad del aeropuerto y el nivel de servicio ofrecido.<sup>138</sup>

Al cierre del año 2018, la información obtenida en oficina de acceso a la información pública de CEPA, el porcentaje en el avance de obras de ampliación y modernización del AIES–MOARG es del 52 %, esta cifra es en el marco de lo establecido en el plan maestro. **Ver Anexo 15.**

Este proyecto se está llevando a cabo con una inversión de \$77 millones de los cuales \$66 millones están concentrados en el mejoramiento, la modernización y la ampliación del aeropuerto, la construcción de la obra inició a mediados de 2014 y se prevé que esté lista en mayo de 2019. La construcción está a cargo de la empresa mexicana CAABSA y la supervisión la realizará la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS).

---

<sup>138</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Proyecto: implementación de la LAIP en CEPA 2016.

De los \$66 millones, \$38 fueron utilizados para expandir en 23,000 metros cuadrados y \$14 millones para las obras exteriores (planta de tratamiento de aguas negras, sistema de abastecimiento de agua potable y una subestación de energía eléctrica, entre otras), nuevos puentes de abordaje, aire acondicionado y otros equipos y está siendo ejecutada por la compañía mexicana.<sup>139</sup>

Además de la gestión de la autónoma para ampliar y modernizar el AIES-MOARG, y reactivar el PLU, en este proceso han estado involucradas otras instituciones del Estado, organismos internacionales y entidades privadas, coadyuvando a mejorar el clima de inversiones en El Salvador, en 2018 el MOP construyó la mega obra denominada “El Paso del Jaguar”, esta obra se llevó a cabo con una inversión de \$21 millones de dólares<sup>140</sup> liberando la carga vehicular que se dirige al AIES-MOARG desde el occidente del país y viceversa, beneficiando a más de 80,000 conductores a diario.<sup>141</sup>

Por otro lado, el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica a través del programa FOMILENIO II, pretende mejorar el clima de inversiones en El Salvador, el crecimiento económico y la reducción de la pobreza, con tres grandes proyectos enfocados al clima de inversiones, capital humano y e infraestructura Logística.<sup>142</sup> El gobierno norteamericano ha destinado \$277 millones, a través de la Corporación del Reto del Milenio, más una

---

<sup>139</sup> Rosa María Pastrán, “Ampliación del aeropuerto con 20 % de avance, La Prensa Gráfica,” 20 de octubre de 2018, acceso: 16 de diciembre de 2018, <https://www.laprensagrafica.com/economcion-delopuertgo-20--de-avance-20181020-0003.html>

<sup>140</sup> Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano: Informe de labores 2017 – 2018, publicaciones MOP (2018)

<sup>141</sup> Ministerio de Obras Públicas, Informe de sobre culminación de obra Paso el Jaguar, 2018.

<sup>142</sup> ¿Qué es el FOMILENIO II?, Millennium Challenge Corporation, acceso: 29 de noviembre de 2018, <https://www.fomilenioii.gob.sv/que-es-fomilenio-ii>

contrapartida de \$88.2 millones aportado por el GOES, haciendo un total de \$365.2 millones que serán invertidos en un plazo de cinco años.

La mayor parte de la inversión en infraestructura logística del FOMILENIO II se encuentra enfocada en la zona costera marítima del país, en total son 69 municipios los intervenidos en este proyecto mejorando la infraestructura vial en todo el litoral de El Salvador, mejorando esta ruta de acceso hacia y desde de la zona oriental del país, cabe destacar que esta intervención es de gran relevancia para la operatividad del PLU y AIES–MOARG, mejorando la capacidad de conexión vial entre estas plataformas logísticas. **Ver Anexo 16.**

Como se pudo verificar en los párrafos anteriores, la gestión de CEPA, junto a la intervención de otras entidades del Estado están dando los primeros resultados, no sólo en la ampliación y modernización de infraestructura logística, también agilizando la movilidad vial de mercancías y pasajeros hacia el AIES-MOARG y entre este último con el PLU, sino que también estas acciones están dirigidas para optimizar las operaciones de dichas terminales a nivel internacional y como se mencionó al inicio de la investigación, con el objetivo de posicionar El Salvador como un centro logístico competitivo en la región.

Las anteriores obras y acciones realizadas junto a las líneas de acción establecidas en el objetivo 1 del PQD,<sup>143</sup> son indicios que el país está en una buena ruta hacia la atracción de IED, sobre todo por el rol que juega CEPA para mejorar la capacidad instalada.

---

<sup>143</sup> Desarrollar la movilidad, logística, transporte, puertos y aeropuertos. Fortalecer el marco institucional y legal de incentivos para atraer e incrementar la inversión extranjera y nacional. Fortalecer las capacidades del servicio exterior para promover la inversión extranjera y profundizar las relaciones comerciales, de negocios e inversión con el país.



CEPA entre el año 2014 y hasta finales de 2018 ha invertido \$85.4 millones,<sup>144</sup> en la ampliación y modernización del AIES–MOARG, con fondos provenientes de la titularización de activos del Estado, quedando pendiente ejecutar \$26.2 millones contemplados en el marco del Programa de Modernización y Gestión de los Activos Estratégicos, es decir, que desde antes de entrar en acción dicho plan la autónoma ya había realizado inversiones para mejorar el aeropuerto. **Ver anexo 14.**

A continuación se muestran cuadros que ilustran los índices operativos del AIES–MOARG como resultado de la inversión de la autónoma:

**Cuadro comparativo de Pasajeros, Aeronaves y Carga durante el periodo 2014-2017**

CONCEPTO	2014	2015	2016	2017
<b>PASAJEROS <sup>1/</sup></b>	<b>2,439,576</b>	<b>2,711,621</b>	<b>2,970,555</b>	<b>3,147,081</b>
ENTRADAS	704,579	784,243	918,250	964,188
SALIDAS	841,582	921,031	971,712	997,906
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,546,161</b>	<b>1,705,274</b>	<b>1,889,962</b>	<b>1,962,094</b>
PASAJEROS TRANSITO	28,963	25,297	21,419	19,539
PASAJEROS TRANSBORDO	864,452	981,050	1,059,174	1,165,448
<b>AERONAVES <sup>2/</sup></b>	<b>48,110</b>	<b>47,700</b>	<b>48,118</b>	<b>47,134</b>
AVIACION COMERCIAL	47,070	46,636	47,000	45,854
AVIACION GENERAL	1,018	1,034	1,112	1,274
AVIACION NACIONAL	22	30	6	6
TAXIS AEREOS	-	-	-	-
<b>CARGA Y CORREO (KGS)</b>	<b>24,530,628</b>	<b>27,196,076</b>	<b>26,779,734</b>	<b>29,040,991</b>
CARGA IMPORTACION	12,648,354	13,620,807	12,754,474	12,473,339
CARGA EXPORTACION	11,261,762	12,979,687	13,319,951	15,731,291
<b>TOTAL CARGA</b>	<b>23,910,116</b>	<b>26,600,494</b>	<b>26,074,425</b>	<b>28,204,630</b>
CORREO ENTRANDO	304,262	254,843	374,174	462,187
CORREO SALIENDO	316,250	340,739	331,135	374,174
<b>TOTAL CORREO</b>	<b>620,512</b>	<b>595,582</b>	<b>705,309</b>	<b>836,361</b>

Fuente: Informe de labores de CEPA, 2018.<sup>145</sup>

<sup>144</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Unidad de Acceso a la Información Pública, 2018, acceso: 20 de diciembre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/instituciones/cepa>

<sup>145</sup> *Ibíd.*

### Estadísticas del AIES-MOARG para periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018

DESCRIPCION	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	TOTAL
<b>A. AERONAVES</b>										
ATERRIZAJES	2,018	1,887	1,771	1,917	1,882	1,955	1,972	2,032	1,954	17,388
ATERRIZAJES (TM)	141,078	129,048	123,052	129,696	127,911	133,002	136,546	147,434	142,159	1,209,926
ESTACIONAMIENTOS (PERIODOS 4h)	2,427	2,288	2,350	2,561	2,730	2,835	2,652	3,011	3,096	23,950
ESTACIONAMIENTOS (TM)	195,771	193,753	206,326	184,254	192,036	197,010	184,369	209,806	224,144	1,787,469
<b>B. PASAJEROS (incluye infantes)</b>										
PASAJEROS DE SALIDA	94,154	77,195	92,018	90,159	89,747	83,672	103,899	107,570	84,924	823,338
PASAJEROS DE LLEGADA	94,202	76,495	86,837	82,553	81,191	92,872	107,313	114,325	83,906	819,694
PASAJEROS DE TRANSBORDO	93,940	86,396	96,485	88,407	90,420	91,552	101,093	101,585	98,296	848,174
PASAJEROS EN TRANSITO	2,320	2,196	2,390	2,642	2,491	2,560	2,171	2,107	1,408	20,285
TOTAL PASAJEROS	284,616	242,282	277,730	263,761	263,849	270,656	314,476	325,587	268,534	2,511,491
<b>C. CARGA</b>										
IMPORTACION (KGS)	951,574	936,903	957,808	1,021,119	920,655	1,092,350	1,154,353	1,041,798	1,156,331	9,232,892
EXPORTACION (KGS)	1,389,273	1,307,892	1,225,870	1,011,550	929,890	1,083,930	1,332,609	1,325,485	1,411,470	11,017,969
TOTAL CARGA	2,340,847	2,244,795	2,183,678	2,032,669	1,850,545	2,176,280	2,486,962	2,367,283	2,567,801	20,250,861

Fuente: Informe de labores de CEPA, 2018.<sup>146</sup>

<sup>146</sup> Ibid.

Como se refleja en los cuadros anteriores obtenidos del informe de labores de CEPA, en el caso del AIES–MOARG los resultados son más positivos en comparación al PLU, ya que lejos de generar pérdidas año con año los índices de operatividad van incrementando, tanto entradas y salidas de pasajeros, pasajeros en tránsito o trasbordo, arribo de aeronaves, importación y exportación de carga y entrada y salida de correo.

El AIES–MOARG por mucho ha sido la terminal aérea con mayor capacidad y mejores condiciones para la aeronavegabilidad en Centroamérica, conectando a través de vuelos directos con la mayoría de ciudades más importantes del continente americano, Asia y Europa. Además el AIES–MOARG también es el centro regional de trasbordo de pasajeros<sup>147</sup> para la principal línea aérea de la región y dentro del cual funciona un centro de simulación y entrenamiento de navegación aérea uno de los más modernos de continente (AVIANCA), además aloja el único centro de mantenimiento en la región (AEROMAN).

En la actualidad, en las horas pico de tránsito de pasajeros el aeropuerto muy difícilmente logra cubrir la operatividad de los bancos de vuelo, no es capaz de hacer frente eficientemente a los servicios de migración, aduana, equipaje, *Check-in*. Aun con esas dificultades, el AIES–MOARG genera utilidades anuales alrededor de \$5 millones por año.<sup>148</sup>

Al mejorar la capacidad instalada, estas acciones generan un mejor panorama para atracción de IED, sobre todo en un país como El Salvador con serios

---

<sup>147</sup> HUB: Centro de conexión. Un centro de conexión (en inglés hub) es un aeropuerto que una aerolínea usa como punto de transferencia para cubrir sus destinos.

<sup>148</sup> Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Unidad de Acceso a la Información Pública, 2018, acceso: 21 de diciembre de 2018, <https://www.transparencia.gob.sv/instituciones/cepa>

problemas sociales como el desempleo, la violencia y la corrupción de funcionarios; lo cual resta credibilidad en el plano internacional como país elegible para invertir o destinar cooperación internacional y afectando de manera directa la expansión en una mercado regional.

La modernización de las terminales abordadas en esta investigación es estrictamente necesario si el país quiere sobresalir y ser competitivo en la región, el costo es elevado y no necesariamente hablando en términos económicos, más bien por modalidad del financiamiento para ampliar y modernizar el AIES–MOARG, ya que en su totalidad el proyecto ha sido financiado con la emisión de títulos del Estado. La modalidad de financiamiento para la construcción, ampliación y modernización ha sido a través de deuda pública, por otro lado se está pagando el préstamo al JBIC por la construcción del PLU más la emisión de títulos para financiar la contrapartida.

Por su condición de país de renta media El Salvador se ve obligado a adoptar este tipo de mecanismos en la mayoría de obras públicas, la adquisición de préstamos a organismos multilaterales o la emisión de títulos, en ambas opciones el país ve disminuido su margen de utilidades ya que independientemente de las utilidades que deje la operatividad de las terminales portuarias, el país está comprometido y obligado a pagar la deuda, en el tiempo y cantidades que se establezcan en el convenio suscrito.

El costo real se evidencia desde dos ámbitos, el primero en los beneficios otorgados a inversionistas extranjeros plasmados en las concesiones, contratos o convenios para invertir y administrar los centros logísticos; y el segundo en la disminución de las utilidades netas a causa de la deuda

adquirida, impidiendo que el país crezca económicamente a un ritmo más acelerado de los resultados de los últimos años.

Ambos proyectos son de gran envergadura y relevancia para la economía del país, tanto que cierta información es clasificada como reservada al público, existen actores internacionales interesados en invertir en los centros logísticos, pero parece que la influencia del mayor socio comercial de El Salvador impide agilizar la reactivación del PLU.

Es un desacierto de las autoridades competentes que no lograsen a diez años de su construcción la concesión del PLU, pero también hay que señalar que la inoperancia del puerto no es culpa en su totalidad de la actual administración ya que la aprobación para la construcción del PLU fue en el quinquenio del ex presidente Elías Antonio Saca quien cumple una condena judicial de 10 años por los delitos de peculado, asociaciones ilícitas y lavado de dinero.

En la siguiente administración presidida por el ex presidente Mauricio Funes tampoco se obtuvo mayor avance en la concesión del PLU, en estos dos infortunadamente han estado envueltos en múltiples casos de corrupción. Actualmente la Fiscalía General de la República ha girado cuatro órdenes de captura contra el ex presidente Funes asilado en Nicaragua, por múltiples delitos en contra del Estado, entre ellos el supuesto soborno en el caso de la presa hidroeléctrica El Chaparral.

Estas malas administraciones han socavado el crecimiento económico de El Salvador desaprovechando la capacidad instalada del país, quedando relegado en la región como el país que menos ha recibido IED, además de tener los índices más bajos en competitividad, es decir, El Salvador es el país que menos ha crecido económicamente en la última década.

Por otra parte, el hecho que la misma agencia (JICA) haya realizado el diagnóstico a través de un estudio de prefactibilidad, avalando la construcción de la infraestructura con el financiamiento su banco a través de un préstamo, sin tomar en cuenta segundas opiniones que respalden dicha factibilidad e incluso el progresivo comportamiento del cambio climático, todos estos aspectos evidencia la parcialidad y sesgo en la construcción de la plataforma logística.

La responsabilidades que atañen a la actual administración de CEPA recae en que los avances en materia de gestión no sean sustanciales para activar la operatividad del puerto en una zona económica enormemente estratégica para el país, ubicada en la bahía del Golfo de Fonseca zona declarada por los gobiernos de El Salvador, Honduras y Nicaragua zona de paz, desarrollo sostenible y seguridad, por lo que la activación del PLU significaría una gran inyección de capital para el Estado salvadoreño.

### **3.4 Desafíos de CEPA**

Los proyectos y acciones que CEPA ha realizado para reactivar las terminales portuarias abordadas en esta investigación, ha sido de vital importancia para la lograr estabilizar los niveles de competitividad del país en la región. El proceso ha sido largo sobre todo en el PLU, pero con las acciones emprendidas se visualiza su pronta reactivación, sin embargo el proceso de reactivación de las plataformas logísticas continúa.

Existe una serie de desafíos a los que CEPA debe enfrentarse, en cuanto al PLU, la autónoma se enfrenta a desafíos con características similares a las que se enfrentan los países vecinos con salida al océano pacifico a través del

Golfo de Fonseca. Por supuesto el desafío prioritario es la establecer las bases de licitación y de una forma transparente las compañías aplicantes participen en el proceso y gane la concesión la mejor propuesta.

Al hablar del Golfo de Fonseca es inevitable tocar el tema del islote Conejo y la disputa por su soberanía entre El Salvador y Honduras, debido a su posición geográfica, y su soberanía podría otorgarle paso y salida libre al océano pacífico al vecino país. Esta condición beneficiaría a Honduras ya que por décadas ha realizado esfuerzos sustanciales para reclamar la soberanía del islote y de esta manera competir con los puertos centroamericanos.

Datos de la Comisión Centroamericana de Transporte Marino (COCATRAM) ubica en el último lugar de los puertos activos en movimiento de contenedores al puerto San Lorenzo con apenas un promedio de movilización de contenedores de 35,824 por año en los últimos 4 años.<sup>149</sup> A pesar de ello Honduras cuenta con ventajas competitivas en comparación a El Salvador.

Honduras ha construido un canal seco que atraviesa todo el país, desde el puerto San Lorenzo en el Golfo de Fonseca hasta Puerto Cortez en el atlántico, esto deja en claro la apuesta por este país en materia de logística y conectividad vial de pasajeros y mercancías. Es por ello la importancia de mantener la soberanía territorial sobre el islote Conejo, por su posición geoestratégica de vital importancia para el comercio internacional, aprovechando los TLC's establecidos con países asiáticos.

Otro importante desafío no solo para CEPA sino para el Estado salvadoreño es elevar su nivel de competitividad, de acuerdo al reporte de competitividad

---

<sup>149</sup> Yony Bustillo, "Henecan es el puerto más rezagado de toca CA", Diario El Herald, julio 17, 2018, acceso: 22 de diciembre de 2018, <https://www.pressreader.com/honduras/diario-el-heraldo/20180717/281543701701615>

global del Foro Económico Mundial, en materia de infraestructura El Salvador tiene un puntaje de 65 sobre 142, lo cual significa de aun debe realizar esfuerzos que le permitan mejorar los niveles de competitividad en este sector a nivel regional, mejorar este rubro es tan importante porque permite asegurar el funcionamiento efectivo de la economía local, ya que determina la ubicación y la clase de actividades económicas que realiza el país.



## **Conclusión**

El índice de IED enfocada al desarrollo del país, sea mediante la inversión de una empresa de carácter natural o jurídica, representa una máquina de desarrollo para las economías receptoras, vista como una importante fuente de recursos que complementa la inversión interna y mejora la disponibilidad de recursos externos, además de fortalecer la transferencia de tecnología, generar empleos y mejorar la posición competitiva en los mercados internacionales. Así mismo, constituye una de las principales fuentes de financiación de los países en desarrollo.

A partir del 2010, los flujos de IED en El Salvador presentan una mejora generando, según datos brindados por el Banco Mundial la entrada neta de IED en El Salvador en el 2014 fue de 506 millones de dólares registrándolo de 2014 al 2017 como la mayor captación de IED en cuanto a la entrada neta de capital en ese período, posicionándolo como uno de los mayores años de flujos de IED.

A pesar de las cifras anteriores El Salvador sigue siendo el país que menos recepta IED en Centroamérica, prácticamente han transcurrido dos períodos presidenciales y el PLU sigue sin ser concesionado, realizando operaciones que reflejan apenas el 2 % de su capacidad lo que podría provocar que se tomen las medidas y acuerdos priorizando los intereses de las grandes corporaciones, en los que el Estado podría eventualmente desproteger los derechos humanos y condiciones mínimas de supervivencia de las poblaciones locales.

Debido a inoperancia del PLU El Salvador se ve afectado en términos competitivos en la región, a pesar de ello el puerto de Acajutla, que en el año

2017 recibió y envió 209,903 contenedores, los últimos en ocupar la lista de puertos son Corinto de Nicaragua con 183,698 y Henecán de Honduras con apenas 35,824.<sup>150</sup> Es decir, si el PLU estuviese operando al 100 % El Salvador estuviese compitiendo con la capacidad del puerto Quetzal de Guatemala, que en los últimos años moviliza un promedio de 451,000 contenedores por año, o con el puerto la Caldera de Costa Rica quien movilizó un promedio de 289,000 contenedores por año.<sup>151</sup>

Con la millonaria inversión de casi \$86 millones que se ha realizado CEPA en la ampliación y modernización del AIES – MOARG, es seguro que el arribo de pasajeros se mantenga por encima de los 3 millones brindando un servicio de primer calidad recuperando el nivel y prestigio en la región por su capacidad y seguridad.

La gestión de la autónoma en pos de la reactivación de las plataformas logísticas, con especial énfasis en el PLU ha sido insuficiente debido a diferentes obstáculos que tiene el país en materia gobernabilidad, estrategia de inversión, seguridad jurídica, intereses de países interesados en invertir en la terminal portuaria, no obstante los resultados de la actual administración de CEPA son evidentes en comparación a administraciones anteriores y esto enrumba por un buen camino la reactivación de las dos terminales portuarias.

---

<sup>150</sup> *Ibíd.*

<sup>151</sup> *Ibíd.*

## **Conclusiones**

En las últimas décadas El Salvador se ha visto en la necesidad de ampliar y modernizar sus aeropuerto y puertos que permitan generar crecimiento económico en el país que refleja la competitividad en la región, explotando su excelente ubicación geográfica en materia de tránsito de mercancías y pasajeros, ya que el istmo centroamericano se encuentra en el centro del mundo comercial que une al Norte con el Sur y el Este con el Oeste en la ruta comercial que en el último siglo ha sido aprovechado exclusivamente por Panamá.

Es por ello, que desde los últimos cinco años El Salvador ha hecho una fuerte inversión en reestructurar su infraestructura vial que permita conectar con rapidez a las diferentes plataformas logísticas, sobre todo por la apuesta a la modernización y reactivación del PLU y el AIES-MOARG siendo estos los principales centros logísticos del país, además de impulsar un ambiente de inversiones estable que permita convertir a El Salvador en un centro logístico competitivo en la región a mediano plazo.

Todos los esfuerzos enfocados en atraer IED de nuevos actores, quienes se están involucrando e inyectando su capital en los países de Centro América, tal es el caso de la República Popular China. Cabe mencionar que la reactivación de dichas plataformas aún continúa en proceso, involucrando a diferentes entidades del Estado e instituciones internacionales para lograr la condición deseada, como es el caso del FOMILENIO II, fondos destinados a mejorar el clima de inversiones en El Salvador para el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en la zona costera marítima del país.

Por otro lado, la concesión del PLU pareciera concretizarse proyectando que para finales de 2019 dicha plataforma esté funcionando bajo la administración de la operadora privada que gane la concesión; aunado a esto, en las mismas fechas el AIES-MOPARG ya estaría operando eficientemente aprovechando la gran inversión que se ha hecho en este, es decir que ambas plataformas logísticas estarían generando un enorme ingreso a las arcas del Estado Salvadoreño, revirtiendo el déficit que genera el PLU, alcanzando los objetivos\* plasmados en el PQD alineado con la Ley de Inversiones y a la reforma de Ley de Concesión del Puerto de La Unión Centroamericana.

Como resultado de todas las acciones realizadas por las autoridades de CEPA junto a otras entidades del Estado e instituciones internacionales, se espera que para finales del 2019, el PLU ya habrá sido concesionado y el AIES-MOARG habrá visto incrementada sustancialmente todas las estadísticas generadas por la ampliación de las instalaciones y optimización operativa.

---

\* Objetivo 1 y 10 del PQD.

## Recomendaciones

A pesar de los bajos índices de IED que se mantienen en El Salvador, el país ha iniciado una transformación hacia la modernización y optimización de la operatividad de plataformas logísticas que permitan posicionar a El Salvador como centro logístico competitivo a mediano plazo en la región, adaptándose al nuevo orden económico el cual apunta hacia el oriente del globo terráqueo, utilizando el Océano Pacífico como vía de conexión entre Centro América y Asia.

En términos de competitividad en la región centroamericana, El Salvador debe encontrar las sinergias necesarias para la reactivación de sus plataformas logísticas puesto que tanto Guatemala, Honduras y Nicaragua también le están apostando a la modernización de plataformas logísticas ubicadas en las costas del océano pacífico.

En este contexto, El Salvador posee diferentes ventajas y desventajas competitivas en comparación a los países vecinos Guatemala, Honduras y Nicaragua. Por ejemplo, El Salvador posee mejor plataforma logística aeroportuaria, pero a diferencia de El Salvador estos tres países tienen salida directa al océano atlántico, lo cual hace más competitiva sus plataformas logísticas marítimo portuarias y más atractivo para la atracción de IED. Pero estos tres países también tienen otro común denominador, desde 2017 están atravesando una fuerte crisis política y social, lo cual es un mal indicador para la atracción de IED.

Es por ello, que El Salvador debe adoptar estrategias y tomar medidas que le permitan aprovechar este proceso de modernización de sus plataformas logísticas, en primer lugar, combatir la corrupción e impunidad que tanto dañan

a la economía del país, crear un buen clima de negocios que permita a las empresas locales crecer y mejorar sus procesos de producción y calidad, expandiéndose a nuevos mercados; generando estabilidad macroeconómica, social, jurídica y política.

En segundo lugar, seguir ampliando y mejorando la red vial e infraestructura extra portuaria del país que permita movilizar con facilidad y conectar con rapidez todo el capital industrial, humano y financiero que entre al país, ya sea en tránsito o como destino final. Aunado a esto, establecer acuerdos que permitan crear proyectos infraestructurales en la frontera El Amatillo con Honduras aprovechando el canal seco como vía directa a Puerto Cortez y en la frontera Anguiatú con Guatemala para trasladar mercancía al Atlántico por medio del Puerto Barrios.

Y en tercer lugar, para generar un mejor clima de inversiones e incrementar los índices de inyección de IED el Estado de El Salvador tendría que adoptar una visión a largo plazo, es decir, una agenda país estableciendo metas a mediano y largo plazo para el crecimiento económico, aumentando las metas de atracción de IED, además de destinar los suficientes recursos y fortalecer institucionalmente a PROESA como agencia promotora de inversión del país.

## BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes Bibliográficas

- OECD. *OCDE Definición Marco de Inversión Extranjera Directa: Introducción*. 2008. 4ª edición. Paris, OECD Publishing, 2011. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264094475-3-es>.
- OECD. *OCDE Definición Marco de Inversión Extranjera Directa: Capítulo 3. PRINCIPALES CONCEPTOS Y DEFINICIONES DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA*. 2008. 4ª edición. Paris, OECD Publishing, 2011. <https://doi.org/10.1787/9789264094475-5-es>
- Robert Keohane. *International Institutions: can interdependence work?* Foreign Policy. Washington, D.C. (1998): 194.

### Fuentes de Hemeroteca

- Bustillo, Yony. “Henecan es el puerto más rezagado de toca CA”, Diario El Heraldo. San Lorenzo, Valle, Honduras, julio 17, 2018. <https://www.pressreader.com/honduras/diario-el-heraldo/20180717/281>
- De Franco, Carolina Alas. “Tratados de libre comercio e inversión extranjera directa en El Salvador”. FUSADES, n. 3 (2011): 65

- FUSADES. “*Como reactivar las inversiones en El Salvador*”. Fusadas. San Salvador, El Salvador, 2018.  
[http://fusades.org/sites/default/files/Como%20reactivar%20las%20inversiones%20en%20El%20Salvador\\_marzo2018.pdf](http://fusades.org/sites/default/files/Como%20reactivar%20las%20inversiones%20en%20El%20Salvador_marzo2018.pdf)
- Henríquez, José Luis. “Así era el desarrollo que se planeaba para el puerto de La Unión sin la presencia de China: Es un puerto con 10 años de abandono, nula movilidad de contenedores y pérdidas millonarias. *elsalvador.com*. San Salvador, El Salvador, sep. 02, 2018.  
<https://www.elsalvador.com/noticias/nacional/514994/asi-era-el-desarrollo-que-se-planeaba-para-el-puerto-de-la-union-sin-la-presencia-de-china/#link>
- Juárez, Alexis. “Jean Manes: “Es alarmante la estrategia de expansión que China tiene en la región, no solo económicamente sino también militar”. *La Página*. San Salvador, El Salvador. Fecha de publicación: 9 de julio de 2018. <https://www.lapagina.com.sv/nacionales/jean-manes-es-alarante-la-estrategia-de-expansion-que-china-tiene-en-la-region-economicamente-y-militar/>
- La Prensa Gráfica. “¿Cómo atraer más inversión a El Salvador?”. (31 de Enero de 2017).  
<https://www.laprensagrafica.com/opinion/Como-atraer-mas-inversion-a-El-Salvador-20170131-0058.html>.
- Maryelos, Cea. “*El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas: El Gobierno ha pedido reformas para agilizar la concesión del puerto*”. *Diario El Mundo*, Sección: Economía. Fecha de publicación: 8



de noviembre, 2017. <http://elmundo.sv/el-puerto-de-la-union-una-historia-de-discusiones-y-trabas/>

- Molina, Karen. *“Ministra confirma interés de China en el Puerto de La Unión: El Ministerio de Economía así como CEPA ya han hecho reuniones con empresas chinas como CITIC Group”*. *elsalvador.com*. fecha de publicación: julio 09, 2018. <https://www.elsalvador.com/noticias/negocios/498682/ministra-confirma-interes-de-china-en-el-puerto-de-la-union/>
- Redacción. “La historia detrás de un puerto millonario: Puerto Cutuco”. *MEDIOLLENO creando oportunidades*. San Salvador, El Salvador, 8 abril de 2013. <http://mediolleno.com.sv/noticias/la-historia-detras-de-un-puerto-millonario-puerto-cutuco>
- República de El Salvador. *Diario Oficial de El Salvador Tomo N°363, (Sesión 42 del Consejo de Ministros)*. <http://www.diariooficial.gob.sv/diarios/do-2004/06-junio/01-06-2004.pdf>.
- Vargas, Mauricio. “LA GEOPOLÍTICA COLABORA CON LA SEGURIDAD NACIONAL Y AYUDA A TRAZAR OBJETIVOS NACIONALES”. *El Diario de Hoy*. San Salvador, El Salvador, junio 02, 2018. <http://www.eldiariodehoy.com/opinion/editoriales/83978/isla-conejo-importancia-estrategica/>
- Zometa, Jose. “Revive vieja disputa por propiedad de la isla Conejo”. *El Diario de Hoy*. San Salvador, El Salvador, mayo 02,

2018.<http://www.eldiariodehoy.com/noticias/nacional/80826/revive-vieja-disputa-por-propiedad-de-la-isla-conejo/>

### **Fuentes electrónicas**

- Acevedo, Carlos. La experiencia de crecimiento económico en El Salvador durante el siglo XX, Banco Interamericano Desarrollo (Agosto 2003). <https://publications.iadb.org/handle/11319/6543>.
- Banco Central de Reserva. “*Informe Macroeconómico Febrero de 2017*”. BCR. San Salvador, El Salvador, 2017.  
<http://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1308684981.pdf>
- CEPA. *Impulsando el progreso en El Salvador: “misión y visión”*.  
<http://www.cepa.gob.sv/mision-y-vision>
- CEPA, MEMORIA DE LABORES JUNIO 2012 – MAYO 2013, (CEPA 2013)  
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/11989/download>
- CEPA, MEMORIA DE LABORES JUNIO 2014 – MAYO 2015, (CEPA 2015).  
[www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014\\_2015-doc](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014_2015-doc)
- CEPA, MEMORIA DE LABORES JUNIO 2016 – MAYO 2017, (CEPA 2017) [www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-junio-2016-mayo-2017)

- CEPA, GUÍA DEL ARCHIVO PERIFÉRICO DEL PUERTO DE LA UNIÓN DE LA COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA, (CEPA: 2018)  
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234169/download>
- CEPA, GUÍA DEL ARCHIVO PERIFÉRICO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR MONSEÑOR OSCAR ARNULFO ROMERO Y GALDAMEZ DE LA COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA, (CEPA 2018)  
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234167/download>
- CEPA, MEMORIA DE LABORES JUNIO 2014 – MAYO 2015, (CEPA 2015)  
[www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014\\_2015-doc](http://www.cepa.gob.sv/download/memoria-de-labores-2014_2015-doc)
- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Guía del archivo periférico del Aeropuerto internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez 2018.  
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234167/download>.
- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Guía del archivo periférico del Puerto de la Unión Centroamericana, 2018.  
<https://www.transparencia.gob.sv/institutions/cepa/documents/234169/download>

- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Estructura Organizativa, <http://www.cepa.gob.sv/estructura-organizativa>.
- El Salvador registró entradas de Inversión Extranjera Directa de \$1,314.6 millones en 2017. Banco Central de Reserva. San Salvador, El Salvador, 2018.  
[http://www.bcr.gob.sv/esp/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1130:el-salvador-registr%C3%B3-entradas-de-inversi%C3%B3n-extranjera-directa-de-\\$13146-millones-en-2017&Itemid=168](http://www.bcr.gob.sv/esp/index.php?option=com_k2&view=item&id=1130:el-salvador-registr%C3%B3-entradas-de-inversi%C3%B3n-extranjera-directa-de-$13146-millones-en-2017&Itemid=168)
- Economía Simple. Definición de KnowHow.  
<https://www.economiasimple.net/glosario/know-how>
- JICA, INFORME FINAL DE LA ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIAL Para EL DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL PUERTO DE LA UNIÓN EN LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR, (JICA: 2014)  
[http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12153938\\_01.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12153938_01.pdf)
- Mariana, Belloso. *“FUSADES: Flujo de inversión extranjera en El Salvador debe incrementar”*. El Economista. San Salvador, El Salvador. Fecha de publicación: 15 de Marzo de 2018, <https://www.eleconomista.net/economia/FUSADES-Flujo-de-inversion-extranjera-en-El-Salvador-debe-incrementar-20180315-0049.html>
- Portafolio. ¿Qué es la Inversión Extranjera Directa?  
<http://www.portafolio.co/economia/finanzas/inversion-extranjera-directa-278536>.

- Sistema de Información sobre el Comercio Exterior. SICE. “DICCIONARIO DE TÉRMINOS DE COMERCIO”. Sice. [http://www.sice.oas.org/dictionary/IN\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/dictionary/IN_s.asp).
- Sooksomboon, Khinsamone. “La inversión extranjera directa como incentivo al desarrollo económico”. Monografías. De Las Villas, Cuba, Universidad Central "Marta Abreu". <https://www.monografias.com/trabajos59/inversion-extranjera-directa/inversion-extranjera-directa.shtml>.

### **Fuentes legislativas, tratados leyes y reglamentos**

- Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (Asamblea Legislativa 21/10/1965), <https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/1118>
- Corte suprema de justicia de El Salvador. “Ley de Inversión: Leyes económicas”. Decreto N.º 732. Reformas: 2 D.L. Nº 853, del 26 de febrero de 2000, publicado en el D.O. Nº 65, Tomo 346, del 31 de marzo de 2000
- Plan Quinquenal de Desarrollo 2014-2019, El Salvador Productivo, Educado y Seguro (El Salvador: Secretaría Técnica y de Planificación Gobierno de El Salvador, 2015).
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). BID. IntradeIn. <https://www.intradebid.org/acuerdo/15>

## ANEXOS

### Anexo 1: Datos Demográficos de El Salvador

El Salvador	
<b>Capital</b>	San Salvador
<b>Población</b>	6.377.853
<b>Superficie</b>	21.040 km <sup>2</sup>
<b>Moneda</b>	Dólares USA
<b>Religión</b>	Mayoritariamente Cristianismo
<b>Pertenece a</b>	FMI, OEA, ONU, SICA

Fuente: elaboración propia basado en El Salvador: Economía y demografía, Expansión.

### Anexo 2: Economía de El Salvador

Economía de El Salvador		
Cuentas Nacionales – Gobierno		
PIB anual [+]	2017	24.805M.\$
PIB Per Capita [+]	2017	3.889\$
Deuda total (M.\$) [+]	2016	15.889
Deuda (%PIB) [+]	2016	59,29%
Deuda Per Cápita [+]	2016	2.504\$
Déficit (M.\$) [+]	2016	-707
Déficit (%PIB) [+]	2016	-2,64%
Gasto público (M.\$) [+]	2016	5.743,0
Gasto Educación (M.\$) [+]	2016	1.037,1

<b>Gasto Educación (%Gto Pub) [+]</b>	2016	16,11%
<b>Gasto Salud (M.\$) [+]</b>	2014	1.127,2
<b>G. Salud (%G. Público Total) [+]</b>	2014	16,69%
<b>Gasto Defensa (M.\$) [+]</b>	2017	223,4
<b>Gasto Defensa (%Gto Pub) [+]</b>	2017	4,13%
<b>Gasto público (%PIB) [+]</b>	2016	21,43%
<b>Gasto público Per Capita [+]</b>	2016	905\$
<b>Gasto Educación Per Capita [+]</b>	2016	163\$
<b>G. Público Salud Per Capita [+]</b>	2014	161\$
<b>Gasto Defensa Per Capita [+]</b>	2017	35\$
<b>Rating Moody's [+]</b>	23/02/2018	B3
<b>Rating S&amp;P [+]</b>	03/10/2017	CCC+
<b>Rating Fitch [+]</b>	13/06/2018	B-
<b>Índice de Corrupción [+]</b>	2018	35
<b>Ranking de Competitividad [+]</b>	2018	98º
<b>Índice de Fragilidad [+]</b>	2018	71,2
<b>Ranking de Trans. [+]</b>	28/09/2018	10º
<b>Ranking de la Innovación [+]</b>	2018	104º
Mercado Laboral		
<b>SMI [+]</b>	2018	304,2 \$
<b>Ranking [+]</b>	2017	95º
Precios		

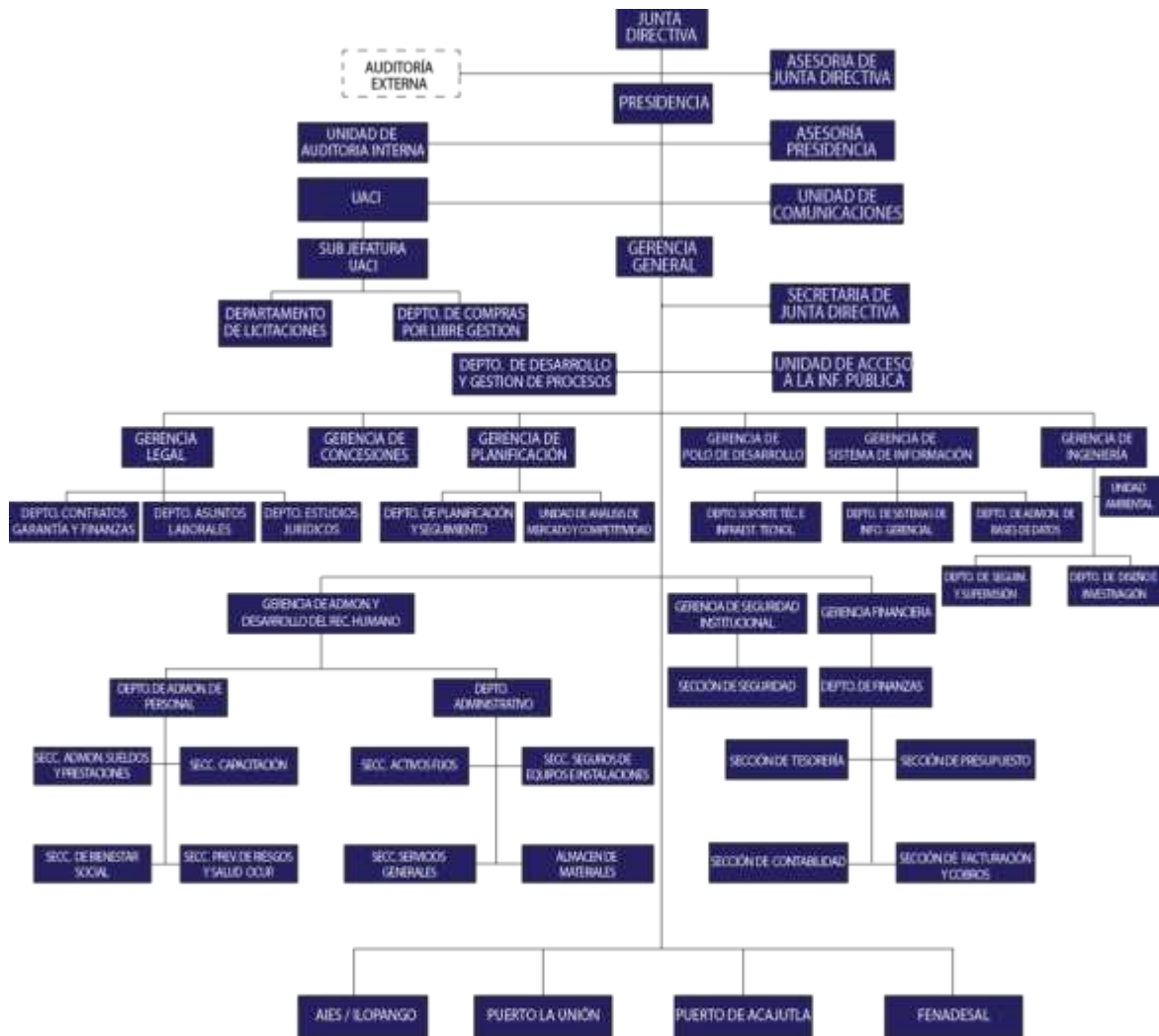
<b>IPC General [+]</b>	Diciembre 2018	0,4%
<b>IPRI Interanual [+]</b>	Octubre 2017	1,8%
Negocios		
<b>Doing Business [+]</b>	2019	85°
<b>Vehículos / 1000 habitantes [+]</b>	2015	41,19
Impuestos		
<b>IVA General [+]</b>	01/01/2012	13,00%
<b>Tipo máximo [+]</b>	2018	30,0%
Comercio		
<b>Exportaciones [+]</b>	2017	5.760,0 M.\$
<b>Exportaciones % PIB [+]</b>	2017	23,22%
<b>Importaciones [+]</b>	2017	10.592,8 M.\$
<b>Importaciones % PIB [+]</b>	2017	42,70%
<b>Balanza comercial [+]</b>	2017	-4.832,8 M.\$
<b>Balanza comercial % PIB [+]</b>	2017	-19,48%
Socio-Demografía		
<b>Densidad [+]</b>	2017	303
<b>Población [+]</b>	2017	6.377.853
<b>Inmigrantes [+]</b>	2017	42.323
<b>Remesas recibidas (M.\$) [+]</b>	2017	5.050,5
<b>% Inmigrantes [+]</b>	2017	0,66%
<b>Remesas enviadas (M.\$) [+]</b>	2017	149,7



<b>Emigrantes [+]</b>	2017	1.559.924
<b>% Emigrantes [+]</b>	2017	24,46%
<b>IDH [+]</b>	2017	0,674
<b>Ranking Paz Global [+]</b>	2018	116º
<b>Ranking de la Brecha de Género [+]</b>	2018	87º
<b>Ranking [+]</b>	2015	54º
<b>Tasa Natalidad [+]</b>	2016	18,54‰
<b>Índice de Fecund. [+]</b>	2016	2,08
<b>Tasa mortalidad [+]</b>	2016	6,73‰
<b>Esperanza de vida [+]</b>	2016	73,51
<b>Número de Homicidios [+]</b>	2016	5.257
<b>Homicidios por 100.000 [+]</b>	2016	82,84
Energía y Medio Ambiente		
<b>CO2 t per capita [+]</b>	2017	1,23

Fuente: retomado de Expansión, “El Salvador: Economía y Demografía”, datosmacro, url: <https://datosmacro.expansion.com/paises/el-salvador>

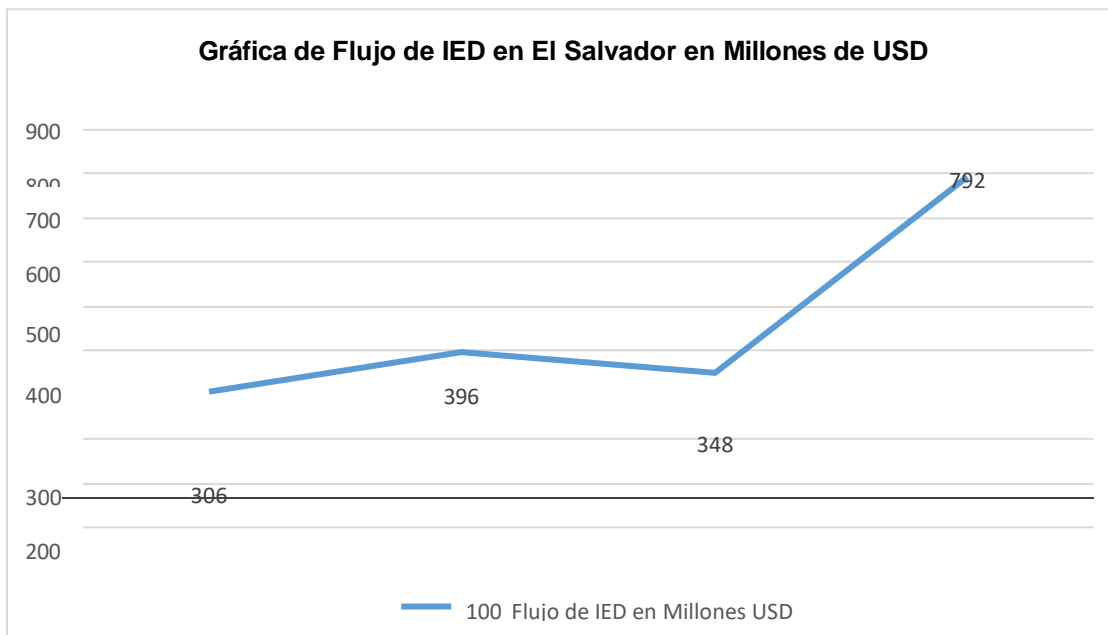
### Anexo 3: Estructura organizativa de CEPA



Fuente: retomado de la página oficial CEPA, organigrama institucional, 2018. [url:www.cepa.gob.sv/organigrama](http://www.cepa.gob.sv/organigrama)

#### Anexo 4: Flujo de IED en El Salvador periodo 2014-2017

Entradas de IED a El Salvador en Millones de USD					
Año	2014	2015	2016	2017	Promedio
Flujo	306	396	348	792	469.5



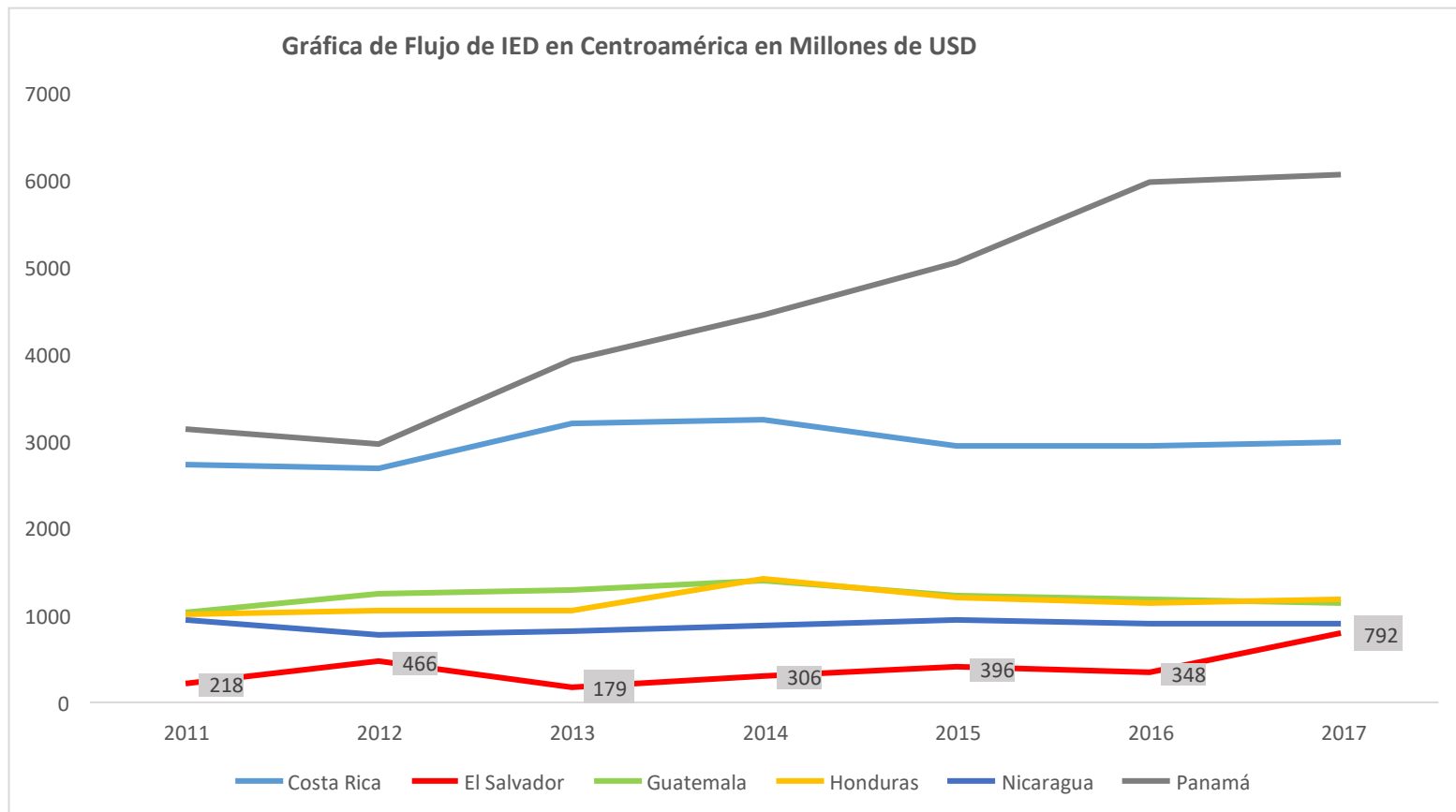
Fuente: Elaboración propia, tomado de Informe de la IED en América Latina y el Caribe por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2018; y comparado con el registro entradas de IED del Banco Central de Reserva de El Salvador (BCR), 2018.

### Anexo 5: Flujo de IED en Centroamérica 2008-2017

Entradas de IED a en Centroamérica en Millones de USD									
País	2008-2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Promedio
<b>Costa Rica</b>	788	2733	2696	3205	3242	2956	2958	2997	2157.50
<b>El Salvador</b>	311	218	466	179	306	396	348	792	301.60
<b>Guatemala</b>	320	1026	1245	1295	1389	1221	1185	1147	882.80
<b>Honduras</b>	371	1014	1059	1060	1417	1204	1139	1186	845.00
<b>Nicaragua</b>	197	936	768	816	884	950	899	897	634.70
<b>Panamá</b>	896	3132	2980	3943	4459	5058	5995	6066	3252.90

Fuente: Elaboración propia, tomado de Informe de la IED en América Latina y el Caribe por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2018; y comparado con el registro entradas de IED del Banco Central de Reserva de El Salvador (BCR), 2018.

\* Por cambios metodológicos, los datos anteriores a 2010 no son directamente comparables con los datos de 2010 y posteriores|



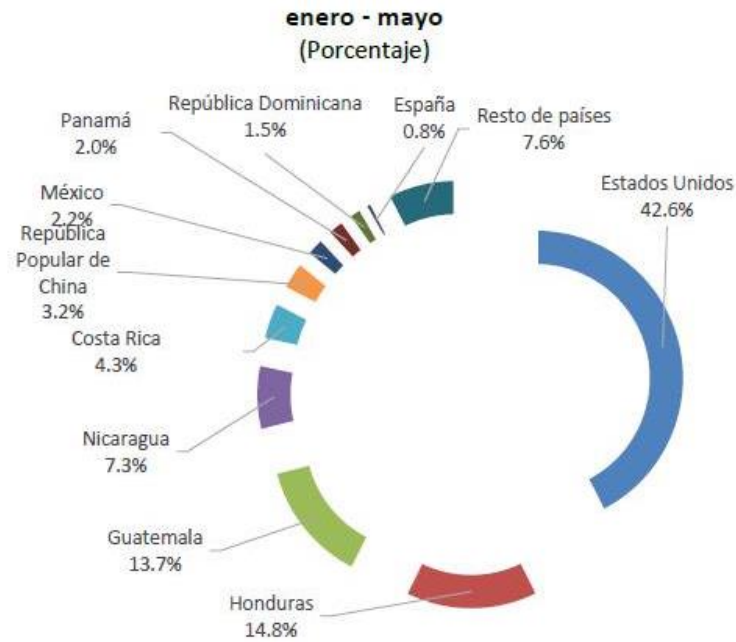
Fuente: Elaboración propia, tomado de Informe de la IED en América Latina y el Caribe por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL.

## Anexo 6: Los Gastos del puerto Cutuco desde su inauguración



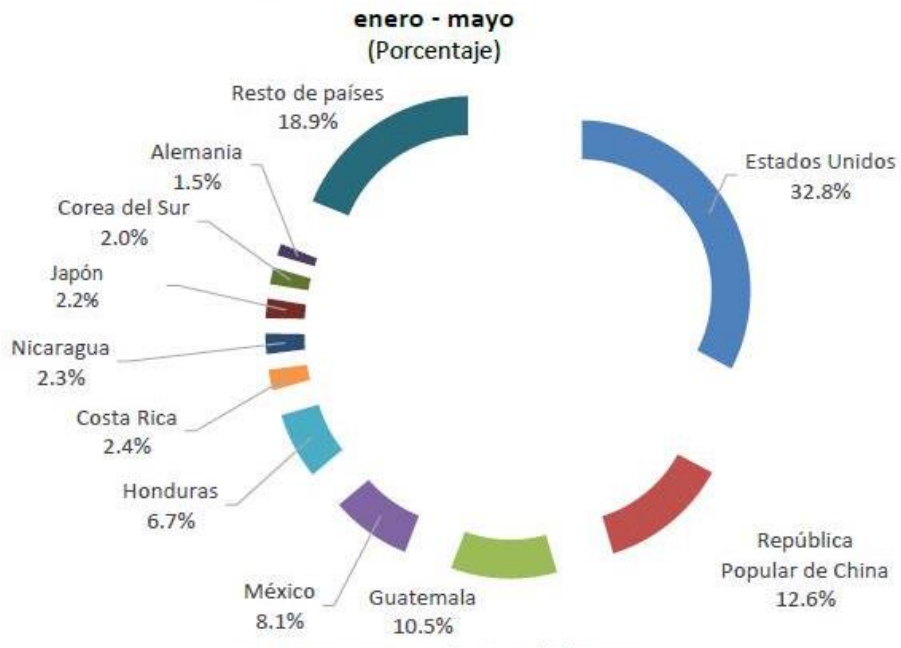
Fuente: Mediolleno, retomado de la publicación: *“La historia detrás de un puerto millonario: Puerto Cutuco”*. URL: <http://mediolleno.com.sv/noticias/la-historia-detras-de-un-puerto-millonario-puerto-cutuco>

## Anexo 7: Principales destinos de las exportaciones de enero a mayo de 2018



Fuente: Banco Central de Reserva, Informe gráfico de comercio exterior de El Salvador - mayo 2018, <http://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1513465873.pdf>

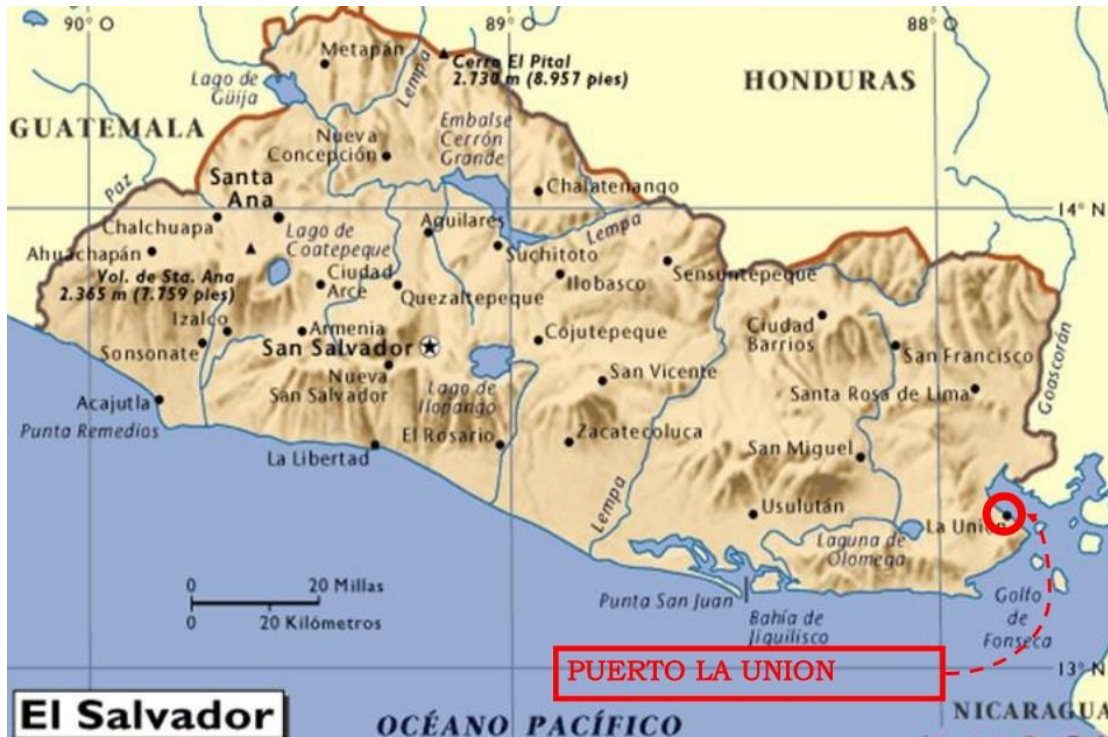
**Anexo 8: Principales países de origen de las importaciones de enero a mayo de 2018**



Fuente: Banco Central de Reserva, Informe gráfico de comercio exterior de El Salvador - mayo 2018, <http://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1513465873.pdf>



## Anexo 9: Ubicación Geográfica del Puerto de la Unión Centroamericana



Fuente: retomado de la página digital de CEPA, de la Dirección del Proyecto de La Unión. Url: <https://slideplayer.es/slide/3017858/><sup>152</sup>

<sup>152</sup> CEPA, Dirección del Proyecto Puerto de La Unión (CEPA: 2016), <https://slideplayer.es/slide/3017858/>

## Anexo 10: Croquis del Puerto de la Unión Centroamericana



Fuente: retomado de CEPA, de la Dirección del Proyecto de La Unión. Url: <https://slideplayer.es/slide/3017858/><sup>153</sup>

<sup>153</sup> Ibid.

## Anexo 11: Terminales del Puerto de la Unión Centroamericana

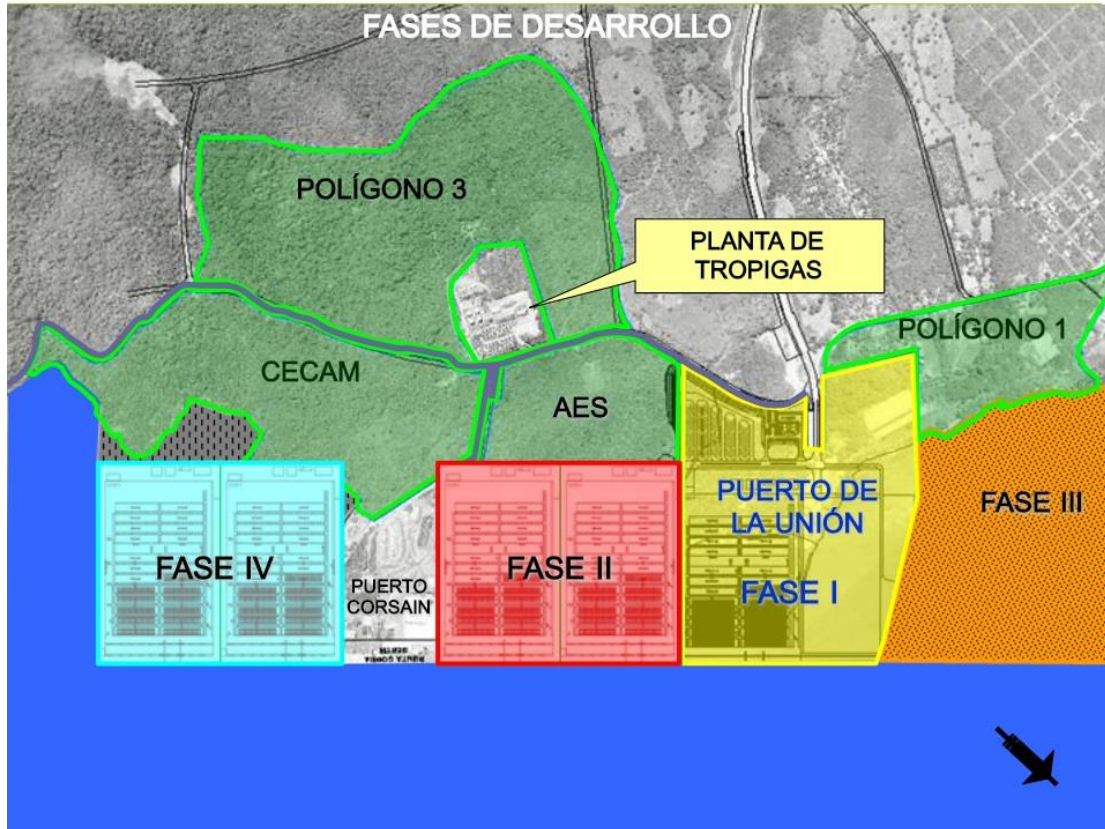


Fuente: retomado de CEPA, de la Dirección del Proyecto de La Unión. Url: <https://slideplayer.es/slide/3017858/><sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> *Ibíd.*

## Anexo 12: Fases de desarrollo del Puerto de la Unión Centroamericana



Fuente: retomado de CEPA, de la Dirección del Proyecto de La Unión. Url: <https://slideplayer.es/slide/3017858/><sup>155</sup>

---

<sup>155</sup> *Ibíd.*

## Anexo 13: Solicitud y respuesta de información de reactivación del PLU

*Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma*  
Unidad de Acceso a la Información Pública  
[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)



**Res\_UAIP\_024/2019**

San Salvador, a las quince horas con cuarenta minutos, del día uno de abril del año dos mil diecinueve, la **UNIDAD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA** de la **COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA)**, luego de haber recibido la solicitud de información suscrita por el señor **Heiser Geovanny Liévano Flores**, de fecha 01 de abril y siendo asignada con número de referencia **Sol\_UAIP\_025/2019**, solicitando la siguiente información:

1. ¿En qué etapa se encuentra la reactivación del Puerto de La Unión Centroamericana?
2. ¿Cuáles son las bases de Licitación?
3. ¿Cuáles son las reformas a la Ley de Concesión del Puerto de La Unión?

Con base a lo peticionado se **RESUELVE**:

- I. Con base al Art. 19 literal g) y el Punto decimosegundo del Acta 2728 de fecha 02 de junio de 2015, se declara información reservada lo peticionado en los numerales 1 y 2 de la referida solicitud por ser por ser información correspondiente a la Licitación Abierta Internacional CEPA LA-01/2014 "Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana"; la entrega de dicha información puede perjudicar las estrategias Estatales y procesos administrativos en cursos del Puerto La Unión Centroamericana y siendo un proceso que a la fecha no ha sido finalizado y que todavía se mantiene en constantes estudios a fin de garantizar la Concesión de dicho Puerto; por tanto, a medida siga avanzando el proceso la información será divulgada en la página de CEPA.
- I. Según el Art. 74 literal b) de la LAIP, "Los Oficiales de Información no darán trámite a solicitudes de información: b) Cuando la información se encuentre disponible públicamente. En este caso, deberán indicar al solicitante el lugar donde se encuentra la información". Por tanto, **la información solicitada en el numeral 3**, es información publicada el Diario Oficial de El Salvador en su página Web: <https://imprentanacional.gob.sv/>.

**Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma**

Unidad de Acceso a la Información Pública

[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)



De acuerdo a la solicitud en referencia, y lugar para recibir notificación al correo electrónico [heiser.lievano@gmail.com](mailto:heiser.lievano@gmail.com), se remite documento de resolución No. Res\_UAIP\_024/2019.

Se informa que podrá consultar información pública en el Portal de Transparencia, accedendo a la página Web <http://www.transparencia.gob.sv>, mediante "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma". **NOTIFÍQUESE.**

  
Licda. Jayme Magaña  
Oficiala de Información



## Anexo 14: Avances en la concesión del PLU y avances en el proceso de ampliación y modernización del AIES - MOARG



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA  
UNIDAD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN  
[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)

Res\_UAIP\_33/2018

San Salvador, a las quince horas, del día diecisiete de abril del año dos mil dieciocho, la UNIDAD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA de la COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), luego de haber recibido la solicitud de información suscrita por la señora \_\_\_\_\_, de fecha tres de abril del corriente año y siendo asignada con número de referencia Sol\_UAIP\_31/2018, fue solicitado lo siguiente:

1. Avances en la concesión del puerto La Unión, detallar: el estado actual del proceso de concesión y pasos pendientes (acompañar de fechas posibles de realización), el costo total por pagar del préstamo contraído, gasto anual (capital+ intereses + mantenimiento), fecha prevista de finalización del proceso de concesión, porcentaje respecto a la capacidad total a la que opera el Puerto, monto de las pérdidas generadas de forma anual (en caso de haberlas) para el año 2017 y lo que va de 2018, número de barcos atendidos durante 2017 y lo que va de 2018, monto de inversión en el dragado del Puerto y otras mejoras realizadas.
2. Avances en el proceso de modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional Monseñor Óscar Arnulfo Romero Y Galdámez y resultados esperados al final del quinquenio del presidente Sánchez Cerén. Incluir el costo total que se ha invertido y que se invertirá en la ampliación del aeropuerto y la fuente de financiamiento; detallar los proyectos específicos que se han desarrollado y que desarrollarán y los plazos de ejecución de los mismos.

Con base a lo petitionado se RESUELVE:

- I. Con base al Art. 19 literal g) y el Punto decimosegundo del Acta 2728 de fecha 02 de junio de 2015, se declara información reservada lo petitionado en el **numeral 1** relacionado a "Los Avances en la concesión del Puerto La Unión, detallando: el estado actual del proceso de concesión y pasos pendientes (acompañar de fechas posibles de realización), fechas prevista de finalización del proceso de Concesión" por ser por ser información correspondiente a la Licitación Abierta Internacional CEPA LA-01/2014 "Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto de La Unión Centroamericana"; la entrega de dicha información puede perjudicar las estrategias Estatales y procesos administrativos en cursos del Puerto La Unión Centroamericana.
- II. En base al Art. 3 literal a) de la Ley de Acceso a la Información Pública se declara información pública lo petitionado en el **numeral 1** relacionado al Puerto La Unión en cuanto al costo total por pagar del préstamo contraído, gasto anual (capital + intereses y mantenimiento), porcentaje respecto a la capacidad total a la que opera el Puerto, monto de las pérdidas generadas de forma anual (en caso de haberlas) para el año 2017 y lo que va de 2018, número de barcos atendidos durante 2017 y lo que va de 2018, monto de inversión en el dragado del Puerto y otras mejoras realizadas. Y lo solicitado en el **numeral 2** de la referida solicitud "Avances en el proceso de Modernización y Ampliación del Aeropuerto Internacional Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez. Dicha información se adjunta en formato PDF



*COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA*  
*UNIDAD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN*  
[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)

De acuerdo a la solicitud en referencia, y lugar para recibir notificación al correo electrónico se remite documento de resolución No. Res\_UAIP\_33/2018 y la documentación detallada en el romano II.

Se informa que podrá consultar información pública en el Portal de Transparencia, accedendo a la página Web <http://www.transparencia.gob.sv> mediante "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma". **NOTIFÍQUESE.**

  
Licda. Jayme Magaña  
Oficiala de Información.







**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA  
PUERTO DE LA UNIÓN**



Hago referencia al Memorando UAIP-39/2018 de fecha 3 de abril de 2018, mediante el cual se solicita respuesta a las siguientes consultas efectuadas por un ciudadano.

**Consulta 1:** Costo Total por pagar del préstamo contraído.

**Respuesta:** El monto total adeudado a la fecha es de JP¥ 5,707,830,000. –

**Consulta 2:** Gasto anual, que incluya Capital, Intereses, y Mantenimiento

**Respuesta:** El Gasto anual en concepto de mantenimiento y pago de intereses para el caso del año 2017, fue de US\$2,069,510.09, según detalle siguiente:

Descripción del Gasto	Monto (US\$)
Gastos de mantenimiento	951,706.00
Pago de intereses	1,117,804.00
	<b>2,069,510.09</b>

El pago de amortización del préstamo (capital) para el año 2017 fue de US\$ 5,246,615.23

**Consulta 3:** Porcentaje respecto a la capacidad total a la que opera el Puerto.

**Respuesta:** El porcentaje estimado al que opera el Puerto es del 2% de su capacidad total

**Consulta 4:** Monto de las pérdidas generadas de forma anual (en caso de haberlas) para el año 2017 y lo que va del 2018.

**Respuesta:** Para el Ejercicio Fiscal 2017, la pérdida de operación fue de US\$ 1,631,315.25; y a febrero 2018, la pérdida de operación es de US\$ 64,159.00

**Consulta 5:** Número de barcos atendidos durante 2017 y lo que va del 2018.

**Respuesta:** Para el año 2017 se atendieron 28 embarcaciones y al mes de marzo de 2018 se han atendido un total de 6 buques.



**COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA  
PUERTO DE LA UNIÓN**

**Consulta 6:** Monto de inversión en el dragado del Puerto y otras mejoras realizadas.

**Respuesta:** A la fecha CEPA no ha invertido en el dragado del Canal de Acceso del Puerto de La Unión. El monto de las mejoras efectuadas, están incluidas en los gastos de mantenimiento indicados en la Consulta 2.

Atentamente,



**MEMORANDO GI-061/2018**

PARA: Licenciada Jayme Magaña  
Oficiala de Información

DE: Antonio Alarcia  
Gerente de Ingeniería

ASUNTO: Información de Proyectos

FECHA: 17 de abril de 2018



Hacemos referencia a solicitud realizada a través de memorando UAIP 40/2018 de fecha 3 de abril de los corrientes, mediante el cual solicitan información respecto al avance en el proceso de modernización y ampliación del AIES MOARG.

Al respecto, adjunto remitimos cuadro de proyectos ejecutados a la fecha y los proyectados a ser ejecutados para 2019, como parte del proceso de modernización y ampliación del AIES MOARG.

Atentamente,

Fecha: 10-abril-2018  
Nombre: IngerPd  
Hora: 2:40 PM Firma: [Signature]

PROYECTOS DE CEPA

PROYECTOS 2014 - 2019	MONTO ASIGNADO DEL PROYECTO	PORCENTAJE DE EJECUCION ABRIL 2018	AÑO DE FINALIZACIÓN	FUENTE FINANCIAMIENTO
Consultoría para la elaboración de la Política de Asignación de horarios (Slot) para la Optimización de las Operaciones Aeroportuarias.	\$71,248.36	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Desarrollo de propuestas tarifarias aeronáuticas y aeroportuarias, a través de la creación e implementación de una estructura de costos	\$216,086.29	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Gestión de Alianzas: misiones varias autorizadas al proyecto (Servicios de apoyo para la supervisión del proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES -MOARG)	\$22,306.51	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Consultoría para el análisis de la segregación del flujo de pasajeros del AIES -MOARG	\$188,760.20	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Remodelación de las facilidades migratorio aduanales del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG (incluye supervisión)	\$2,244,724.48	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Consultoría para la Elaboración e Implementación de la Estrategia de Comunicación enfocada a transmitir el Proyecto de Rehabilitación, Modernización y Optimización del AIES -MOARG	\$85,189.12	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Desmontaje, suministro e instalación de once puentes móviles de abordaje para pasajeros del AIES -MOARG	\$4,791,716.27	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación Cabeza Radar (Radar Primario y Secundario) para el AIES-MOARG	\$5,117,254.25	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Consultoría para asistencia en mejora de los sistemas y servicios de comunicaciones	\$16,522.74	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Estudio de factibilidad sobre ventanillas Integrales de trámites en la Terminal de Carga del AIES - MOARG	\$39,999.65	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Consultoría para la Administración e Implementación de los proyectos incluidos en la Modernización de la Terminal de Carga del AIES - MOARG	\$60,207.66	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Consultoría para la asistencia técnica en el diagnóstico e implementación de los procesos para la eficiencia en el manejo de carga y los proyectos incluidos en la modernización de la terminal de carga del AIES -MOARG	\$41,745.00	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Servicio de alquiler de 2 pick up para uso y movilización en las actividades de la Gerencia de Ingeniería de CEPA (visitas de campo)	\$23,686.26	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Servicios de reparación mecánica, hidráulica, neumática, eléctrica, aire acondicionado y reacondicionamiento de 2 aerobuses	\$120,957.16	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Remodelación y Equipamiento de servicios sanitarios de la zona aeronáutica y salas de espera del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES -MOARG	\$324,916.46	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de Unidades Enfriadoras de Agua (chillers) para el Sistema de Aire Acondicionado del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES -MOARG	\$1,707,704.46	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Construcción de Torre de Observación Meteorológica del AIES -MOARG	\$51,323.32	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de 3 cables monopares para un sistema trifásico de 4,160 V, desde la subestación 1 hasta la subestación del pozo No. 2 del AIES -MOARG	\$57,659.23	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Rehabilitación del Pavimento Asfáltico de Pista, Calles de Rodaje y Calles Perimetrales del Aeropuerto Internacional El Salvador (Incluye supervisión)	\$27,580,388.74	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Servicios profesionales de técnicos para la Gerencia de Ingeniería	\$24,581.25	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Instalación de Acometida Eléctrica principal cable 500 MCM desde la Subestación 1 a la Subestación 2	\$221,381.54	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Diseño, suministro, instalación y puesta en funcionamiento de 2 sistemas automáticos de potabilización de agua para los pozos 1 y 2 del AIES - MOARG	\$260,029.95	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro de Ambulancia tipo UCI para el AIES-MOARG	\$79,316.01	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de un grupo electrógeno de emergencia de 2000 KVA para el Edificio Terminal de Pasajeros del AIES - MOARG	\$718,807.50	100%	2015	TITULARIZACIÓN

PROYECTOS 2014 - 2019	MONTO ASIGNADO DEL PROYECTO	PORCENTAJE DE EJECUCION ABRIL 2018	AÑO DE FINALIZACIÓN	FUENTE FINANCIAMIENTO
Suministro, instalación y puesta en operación de una planta generadora eléctrica trifásica de emergencia de 100 KVA para el AIES	\$81,503.64	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Muro y Malla retardadora de fuego en subestación del AIES - MOARG	\$16,913.18	100%	2014	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de 63 bancas en Salas de Espera del AIES - MOARG	\$53,809.65	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de tres Serpentes de Enfriamiento de Unidades Manejadoras de Aire Acondicionado del AIES - MOARG	\$62,961.12	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro de Componentes de Video IP para el Sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) de Seguridad del AIES - MOARG	\$155,250.00	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Suministro y Puesta en Funcionamiento de un Pararrayo Atmosférico, para la Torre de Observación Meteorológica del AIES -MOARG y suministro de un aire acondicionado para la Torre de Observación meteorológica	\$20,321.22	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Desarrollo de la Plaza de Comidas en el Tercer Nivel del Edificio Terminal de Pasajeros del AIES- MOARG (Incluye Supervisión)	\$3,910,402.77	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Asistencia Técnica por gestión de adquisiciones (gestión de calidad total)	\$4,196,014.45	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Pruebas de laboratorio en la Calle Alfa del AIES-MOARG	\$4,662.68	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Construcción Cubiertas de Techo para los Accesos del Estacionamiento del AIES-MOARG	\$128,734.55	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Suminis/instal piso alto trafico en chequeo de pasajeros, lobby publico primer nivel, migracion aduana.	\$166,050.34	100%	2015	TITULARIZACIÓN
Construcción Oficinas Segunda Planta, sobre oficinas Terminal de Carga AIES-MOARG	\$640,566.11	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Sustitución Cubierta Techo Locales Centro Comercial Aerocentro AIES-MOARG	\$68,578.74	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Asistencia técnica en la supervisión de la construcción de obras de ampliación primera fase del AIES-MOARG	\$1,019,593.00	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de Piso de Alto Trafico en Sector de las Salas de Espera 8-10	\$32,320.00	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de Muebles para las Áreas de Facilidades Migratorias	\$33,321.99	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Ampliación en Área de Chequeo de Pasajeros Edificio Terminal de Pasajeros.	\$193,814.75	100%	2016	TITULARIZACIÓN
OBRAS COMPLEMENTARIAS FOOD COURT	\$496,743.08	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Construcción de 4 Posiciones de estacionamientos para Aeronaves	\$6,555,967.84	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Remodelación del Estacionamiento de Vehiculos del Edificio Terminal de Pasajeros	\$6,500,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Construcción de 4 salas de espera para atención a pasajeros en el Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$7,500,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Asistencia técnica en la supervisión de la construcción de 2 nuevas obras ampliación primera fase	\$2,039,187.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Rehabilitación de pavimento asfáltico en la plataforma Internacional del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$444,292.29	100%	2016	TITULARIZACIÓN
(1) Construcción de pasarela peatonal en plaza de bienvenida (2) Techo Pasarela	\$397,482.82	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro, instalación, y puesta en servicio de un sistema integrado de recepción de imágenes satelitales meteorológicas de alta resolución.	\$254,800.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro e instalación de forro de aluminio compuesto, para el sector del Lobby, de chequeo de pasajeros y columnas exteriores del ETP.	\$154,720.00	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Suministro e instalación de piso alto trafico en chequeo de pasajeros, lobby publico primer nivel, migracion aduana	\$146,947.20	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Construcción de tapial perimetral en la plataforma norte del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$84,362.99	100%	2017	TITULARIZACIÓN

PROYECTOS 2014 - 2019	MONTO ASIGNADO DEL PROYECTO	PORCENTAJE DE EJECUCION ABRIL 2018	AÑO DE FINALIZACIÓN	FUENTE FINANCIAMIENTO
Construcción de salón para capacitaciones AVSEC/FAL	\$41,196.94	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Recarpeteo de calle perimetral en la rampa de la Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$35,390.17	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Construcción de hangar para taller automotriz en el Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$9,238.23	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Construcción de bodegas en el Centro Recreativo Cuscatlán del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$66,632.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación Equipos de Rayos X para Inspección de Equipaje Facturado y de Mano	\$1,190,678.00		2018	TITULARIZACIÓN
Sistema de despliegue de información de vuelos (FIDS), para el Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo romero y Galdámez	\$1,000,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro, Instalación y puesta en operación paralela de 2 transformadores de 3000kva cada uno, y la desinstalación de 2 transformadores de 2000kva cada uno ubicados en la subestación principal del Aeropuerto Internacional El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo romero y Galdámez	\$303,540.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Adquisición de 40 bancas de 3 asientos (\$109,778.40) y 60 bancas de 4 asientos(\$190,221.60)	\$300,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro e instalación de luminarias led para el Edificio Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$175,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Diseños de Ingeniería para la Ampliación de la Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG	\$1,397,500.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Instalación de un nuevo Sistema Contra Incendio para el Aeropuerto Internacional El Salvador	\$1,300,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Construcción de obra de paso en calle perimetral oriente en el Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$35,000.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Construcción de Cerco perimetral en estacionamientos de carga y pasajeros en el Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$80,000.00	100%	2018	TITULARIZACIÓN
Construcción comedor y vestidero para personal de jardinería en el Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$45,000.00	100%	2018	TITULARIZACIÓN
Constucción de salón de usos múltiples en el Centro Recreativo Cuscatlán del Aeropuerto Internacional de El Salvador	\$20,000.00	100%	2018	TITULARIZACIÓN
Ampliación de Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez.	\$20,729,915.00	5%	2019	TITULARIZACIÓN
Modernización del sistema de bandas transportadoras de equipajes en el Aeropuerto Internacional de El Salvador, fase I	\$1,000,000.00	0%	2019	TITULARIZACIÓN
Mejoramiento de las plataformas de acceso al aeródromo del Aeropuerto Internacional El Salvador	\$3,500,000.00	0%	2019	TITULARIZACIÓN
Modernización de la Infraestructura para segregar los flujos de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de El Salvador, fase I	1,200,000.00	0%	2019	TITULARIZACIÓN
Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez				
(1) Construcción de pasarela peatonal en plaza de bienvenida (2) Techo Pasarela	\$397,482.82	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro, Instalación, y puesta en servicio de un sistema integrado de recepción de imágenes satelitales meteorológicas de alta resolución.	\$254,800.00	100%	2017	TITULARIZACIÓN
Suministro e instalación de forro de aluminio compuesto, para el sector del Lobby, de chequeo de pasajeros y columnas exteriores del ETP.	\$154,720.00	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Suministro e Instalación de piso alto tráfico en chequeo de pasajeros, lobby publico primer nivel, migración aduana	\$146,947.20	100%	2016	TITULARIZACIÓN
Construcción de tapial perimetral en la plataforma norte del Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez	\$84,362.99	100%	2017	TITULARIZACIÓN

## Anexo 15: Solicitud y respuesta de información de ampliación y modernización de Terminal de Pasajeros del AIES-MOARG

**Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma**  
Unidad de Acceso a la Información Pública  
[www.cepa.gob.sv](http://www.cepa.gob.sv)



Res\_UAIP\_023/2019

San Salvador, a las trece horas con treinta minutos, del día veintinueve de marzo del año dos mil diecinueve, la UNIDAD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA de la COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA), luego de haber recibido la solicitud de información suscrita por el señor **Heiser Giovanny Liévano Flores**, de fecha 21 de marzo y siendo asignada con número de referencia **Sol\_UAIP\_018/2019**, solicitando la siguiente información:

- ¿Cuál es el porcentaje de avance en la optimización, ampliación y remodelación del AIES-MOARG hasta la fecha? ¿De lo planteado en el plan maestro, qué obras ya concluyeron y cuáles están pendientes? ¿De dónde se obtuvieron los fondos?

Con base a lo peticionado se **RESUELVE**:


- I. De acuerdo al Art. 3 de la LAIP, se hace entrega de la información proporcionada por la Gerencia de Ingeniería, mediante memorando GI-033/2019, manifestando lo siguiente:

*"El avance actual de la Etapa 1 de ampliación de la Terminal Aeroportuaria, que forma parte de las proyecciones del plan maestro es en promedio de todos los proyectos ejecutados del 52%. Asimismo, de acuerdo a lo solicitado, se adjuntan cuadro con el listado de las obras ejecutadas bajo este concepto, así como el porcentaje de avance de los mismos".*

En cuanto a los fondos, CEPA ha venido realizando titularizaciones de sus activos para desarrollar dichas obras.

De acuerdo a la solicitud en referencia, y lugar para recibir notificación al correo [electrónicoheiser.lievano@gmail.com](mailto:electrónicoheiser.lievano@gmail.com), se remite documento de resolución No. Res\_UAIP\_023/2019.

Se informa que podrá consultar información pública en el Portal de Transparencia, accediendo a la página Web <http://www.transparencia.gob.sv>, mediante "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma". **NOTIFÍQUESE**.

  
Licda. Jayme Magaña  
Oficiala de Información



SIGAMOS *creando futuro*



**AMPLIACIÓN DE TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR,  
MONSEÑOR OSCAR ARNULFO ROMERO Y GALDÁMEZ**

PROYECTO	AVANCE
LA-44/2018 IMPLEMENTACIÓN Y FUNCIONAMIENTO MÓDULO CUPPS	Avance general 0%. No iniciado. En evaluación de ofertas
LA-44/2018 AMPLIACIÓN Y FORTALECIMIENTO MODULO FIDS	Avance general 0%. No iniciado. En evaluación de ofertas
CD-16/2018 CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN LLEGADA DE PASAJEROS Y LOBBY PÚBLICO DEL AIES-MOARG.	Avance general 40%.
LA-42/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE 41 MOSTRADORES PARA LA ATENCIÓN DE PASAJEROS EN LA ZONA DE CHEQUEO DEL AIES-SOARG.	Avance general 0%. Orden de Inicio 15 de febrero 2019.
LG-03/2019 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GRADAS ELÉCTRICAS DE ALTO TRÁFICO:	Avance general 0%. No iniciado. Proceso se encuentra en recepción de ofertas.
LA-10/2018 AMPLIACION DE TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIES-MOARG ETAPA 1	Avance general del 41%.
LA-13/2018 SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL AIRE ACONDICIONADO PARA AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS.	Avance general del 20%.
LA-26/2018 SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE PUENTES DE ABORDAJE PARA AMPLIACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS	Avance general 20%
LA-28/2018 SUMINISTRO E INSTAL MOBILIARIO DE LA AMPLIACION DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIES MOARG ETAPA I.	Avance 0%. En fabricación de mobiliario.
LAUE-15/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN EQUIPAMIENTO DE CARRETTILLAS PORTA EQUIPAJE EN ETF DEL AIES MOARG	Avance general 100%.
LA-16/2018 MODERNIZACION E INTEGRACION SISTEMA DE SEGURIDAD ELECTRONICA Y NUEVO CENTRO OPERACIONES DE SEGURIDAD DEL AIES-MOARG.	Avance general 98%.
LP-52/2018 MODERNIZACION E INTEGRACION SIST. DE SEGURIDAD ELECTRONICA Y NUEVO CENTRO OPERACIONES DE SEGURIDAD DEL AIES-MOARG.	Avance general 25%
LA-27/2018 SISTEMA DE BANDAS DE EQUIPAJE DE LLEGADA Y TRANSBORDO.	Avance general 0%.
LP-52/2017 RECARPETEO DE PLATAFORMA DE POSICIONES REMOTAS 1, 2, Y 3.	Avance general 100%. Proyecto Finalizado.
LAUE-18/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE INSPECCIÓN POR RAYOS X, PARA PASAJEROS Y EQUIPAJE	Avance general 80%.
LAUE-31/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE INSPECCIÓN POR RAYOS X, PARA EQUIPAJE DE MANO, DETECTOR DE TRAZAS DE EXPLOSIVOS Y PÓRTICOS DETECTORES DE METALES PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR, MONSEÑOR ÓSCAR ARNULFO ROMERO Y GALDÁMEZ	Avance general 20%.





PROYECTO	AVANCE
LP-27/2018 REMODELACIÓN DEL SALÓN VIP Y VESTÍBULO PRINCIPAL DEL ETP.	Avance general 100%. Proyecto finalizado.
LP-50/2018 CONSTRUCCIÓN CAFETERÍA EN LA TERMINAL DE CARGA DEL AIES-MOARG.	Avance general 96%
LP-51/2018 CONSTRUCCIÓN 1,165 ML DE TAPIAL PREFABRICADO Y TRES OBRAS DE PASO.	Avance general 65%.
LA-30/2018 SUMINISTRO DE EQUIPOS PARA EL MANEJO DE CARGA (6 MONTACARGAS).	Avance general 90%. Los equipos ya fueron recibidos, se encuentra en etapa de revisión para posterior recepción definitiva.
LP-42-2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ESTANTES METÁLICOS.	Avance general 100%. Proyecto finalizado.
LP-44/2018 REHABILITACIÓN DE PAVIMENTO EN POSICIÓN 4, 5, 6, 7 Y 8.	Avance general 84%.
LP-58/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN EQUIPOS DE AIRES ACONDICIONADOS EN AMPLIACIÓN, LLEGADA DE PASAJEROS Y LOBBY PÚBLICO.	Avance general 0%. En espera de proceso CD 08/2019 ampliación de llegada de pasajeros y lobby público, del AIES-SOARG.
LG-55/2018 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE PUERTAS AUTOMATIZADAS EN AMPLIACIÓN LLEGADA DE PASAJEROS Y LOBBY PÚBLICO DEL AIES-MOARG.	Avance general 0%. En espera de proceso CD-08/2019 ampliación de llegada de pasajeros y lobby público, del AIES-SOARG.
LP-35/2017 CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES PARA EL AIES-MOAFG.	Avance general 100%. Proyecto Finalizado.
LP-26/2017 CONSTRUCCIÓN DEL COLECTOR DE AGUAS NEGRAS PARA LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIES-MOARG	Avance general 100%. Proyecto finalizado.
LA-13/2017 CONSTRUCCIÓN DE SLB-ESTACIÓN DE MANIOBRAS Y SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SUB ESTACIÓN ELÉCTRICA PARA LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIES-SOARG.	Avance general 100%. Proyecto finalizado.
LP-24/2017 CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA DE ADUCCIÓN DE AGUA POTABLE Y SISTEMA CONTRA INCENDIO PARA EL ETP	Avance general 100%. Proyecto finalizado.
Avance promedio para todos los proyectos	52%



## Anexo 16: Municipios de intervención de FOMILENIO II

