

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



TEMA:

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA Y SU IMPACTO EN LA MODERNIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA DEL PUERTO DE LA UNIÓN Y EL PUERTO DE ACAJUTLA DE EL SALVADOR: CASO YILPORT HOLDING INC. 2022-2025

NOMBRE DEL CURSO:

TÉCNICAS DE COMERCIO INTERNACIONAL

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA (O) EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTADO POR:

KATYA VANESSA MAGAÑA HERNÁNDEZ

DOCENTE ASESOR (A):

LICENCIADA ALEJANDRA ESTHER TORRES BARAHONA

CIUDAD UNIVERSITARIA, 17 DE SEPTIEMBRE DE 2025

Inversión Extranjera Directa y su impacto en la modernización de la logística portuaria del Puerto de La Unión y el Puerto de Acajutla de El Salvador: caso Yilport Holding Inc. 2022-2025

RESUMEN

En El Salvador hay dos puertos estratégicos para el comercio nacional e internacional: El Puerto de Acajutla y el Puerto de La Unión, esto debido a su cercanía al Pacífico, convirtiéndolos en puntos clave para la competitividad comercial frente a los demás países de la región. Durante muchos años, el poco interés hacia estos puertos ha demostrado ser una limitante y un obstáculo para su desarrollo y crecimiento, dejándolos abandonados tanto en infraestructura y maquinaria, como en la organización de su logística, causando una limitada logística para la dinámica comercial en los mismos, especialmente en el Puerto de La Unión. Frente a esta problemática, la empresa turca Yilport Holding Inc., especializados en logística portuaria, decidió invertir en los puertos gracias a previas negociaciones con El Salvador y la participación de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), apostando por su crecimiento y desarrollo comercial por medio de la inversión extranjera directa, encaminada a la mejora y modernización de los puertos.

Palabras clave: Inversión Extranjera Directa (IED), modernización, logística portuaria, Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión, CEPA, Yilport Holding Inc.

SUMMARY

El Salvador has two strategic ports for national and international trade: the Port of Acajutla and the Port of La Unión. Their proximity to the Pacific Ocean makes them key points for commercial competitiveness with other countries in the region. For many years, the lack of interest in these ports has proven to be a limitation and an obstacle to their development and growth, leaving them neglected in terms of infrastructure and machinery, as well as in the organization of their logistics, causing limited logistics for commercial activity in them, especially in the Port of La Unión. Faced with this problem, the Turkish company Yilport Holding Inc., which specializes in port logistics, decided to invest in the ports thanks to prior negotiations with El Salvador and the participation of the Autonomous Executive Port Commission (AEPC), betting on their growth and commercial development through foreign direct investment aimed at improving and modernizing the ports.

Key words: Foreign Direct Investment (FDI), modernization, port logistics, Port of Acajutla, Port of La Unión, CEPA, Yilport Holding Inc.

INTRODUCCIÓN

Dentro del comercio internacional, la inversión extranjera directa es fundamental para el crecimiento económico de un país, esto debido al capital entrante para la mejorar diversas áreas que cuenten con el potencial necesario para impulsar el desarrollo con la implementación de nuevos empleos y competitividad a nivel nacional e internacional. En El Salvador, los puertos de Acajutla y La Unión representan un rol importante y estratégico para el desarrollo económico y de competitividad, por lo que su intervención ha sido una decisión necesaria para posicionar al país en la cadena de comercio internacional que se inclina hacia el comercio marítimo, por lo que gracias a las negociaciones que empezaron en 2022, Turquía puso especial atención en estos puertos, notando el potencial a largo plazo después de las intervenciones pertinentes, ya que anteriormente, los puertos se mantuvieron en condiciones de funcionamiento limitadas debido a su desgastada infraestructura, maquinaria y tecnología, causando una logística portuaria deficiente.

El presente ensayo está enfocado en cómo la inversión extranjera directa ha demostrado ser crucial para que la logística de los puertos sea eficiente y de acuerdo a los estándares significativos de los factores a favor que lo rodean. Por lo que primeramente se especificará lo que es la Inversión Extranjera Directa (IED) y cómo se caracteriza para tener una mejor idea del término, así mismo, se relaciona con la teoría a utilizar en el ensayo: teoría de la propiedad, ubicación e internalización (OLI), la cual sirve como base para dar claridad al porqué, una empresa extranjera decidió invertir en El Salvador. También se toma en cuenta el marco legal regulatorio de la IED en el país y cómo son aplicables al caso, finalizando el primer capítulo con el rol de la IED como factor de desarrollo económico en El Salvador, haciendo un enfoque en las diversas áreas en las que existe potencial de inversión.

En el segundo capítulo se hace un énfasis en la modernización de la logística portuaria, haciendo un recorrido por el panorama previo a la inversión de los puertos, también mencionando otra teoría económica: Teoría del Desarrollo Económico, la cual explica un poco más sobre dar el paso de una sociedad subdesarrollada a una desarrollada, siendo pertinente para explicar la importancia de la modernización. Después se explica los componentes que llevarían a cabo la modernización, tales como la infraestructura, operatividad y tecnología, factores que impulsarían la logística hasta que finalmente, se hace una visualización de estas mejoras en eficiencia y competitividad.

En el tercer capítulo del ensayo se aborda un poco más sobre esta empresa extranjera a cargo de la inversión, describiendo brevemente quiénes son, cómo trabajan y cuál es su presencia a nivel internacional. Conociendo a la empresa inversora, es pertinente conocer su relación con El Salvador y el acuerdo establecido para dicha inversión en los puertos, haciendo una explicación del rol de cada uno y el reparto de porcentajes para cada actor y lo que esto significa a nivel económico. Seguidamente se aborda el impacto notado y comprobable en los puertos debido a la modernización de la logística y cómo esto también impacta en la economía salvadoreña, dando entrada a más comercio nacional e internacional por medio del sector portuario, el cual se mantuvo al margen y fuera de competencia frente a otros países de la región. Finalmente se hace una breve prospectiva del caso y el panorama a futuro, tomando en cuenta los nuevos factores y escenarios a los que se enfrentarían en casos favorables o desfavorables para esta inversión extranjera directa de Yilport Holding. Inc. en El Salvador.

CONCEPTUALIZACIÓN Y CONTEXTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED)

1.1 Inversión Extranjera Directa

La inversión extranjera directa (IED) es una forma de inversión transfronteriza mediante la que una empresa o individuo de un país invierte en una entidad ubicada en un país distinto¹. Con este tipo de inversión se busca principalmente impulsar el desarrollo en puntos estratégicos que eventualmente, mostrará un incremento en la producción y finalmente, una estimulación económica en el que la empresa inversora, obtiene cierto porcentaje de ganancia, estableciendo una fuerte presencia económica y operativa en la región receptora en la que se prevé un notorio crecimiento en el ámbito económico.

Este tipo de inversiones se caracterizan por factores determinantes que la convierten en una base importante para su implementación, tales como el flujo de capital financiero entre las partes involucradas, es realizada por una entidad financiera de un país extranjero, busca obtener beneficios y cierto control de la compañía a la que se dirige la inversión, los expertos consideran la adquisición de un mínimo de un 10% (del capital social) para considerarse inversión extranjera directa², y además, como factor importante está la permanencia, ya que implica y destaca una relación internacional que se lleve a cabo en largo plazo para desarrollar lazos entre la empresa y otros mercados.

La inversión extranjera directa está respaldada por la teoría de la propiedad, ubicación e internalización (OLI), propuesta por el economista John H. Dunning, la cual construye una base sólida que explica a detalle las razones por las cuales, una empresa decide realizar la inversión extranjera directa en cierto país, tomando en cuenta las ventajas de propiedad, la cual incluye algunos de los derechos de propiedad de una empresa; las ventajas de propiedad suelen considerarse intangibles. Incluyen aquellas que otorgan una ventaja

¹ «Inversión extranjera directa: qué es, características y ejemplos | ESIC», accedido 16 de mayo de 2025, <https://www.esic.edu/rethink/comercial-y-ventas/que-es-la-inversion-extranjera-directa-caracteristicas-y-ejemplos-c«Inversión extranjera directa»>.

² Francisco Coll Morales, «Inversión extranjera directa (IED)», *Economipedia* (blog), 12 de junio de 2021, <https://economipedia.com/definiciones/inversion-extranjera-directa-ied.html>.

competitiva, como una reputación de fiabilidad.³ Seguidamente, la ventaja de ubicación; se evalúa si existe una ventaja competitiva para poder desempeñarse dentro de un país en específico, esta se refiere a los recursos, ya sean naturales o artificiales, pero normalmente son inamovibles, lo que requiere una asociación directa con una parte extranjera para que sean de provecho. Y finalmente, las ventajas de internalización hacen referencia a cuando la empresa extranjera toma la decisión de operar en otro país, esto para obtener el control de lo que se hace, evitando cualquier inconveniente con su país de origen.

En el caso de El Salvador, se observa la aplicación de estas tres características para la implementación de la inversión extranjera directa, siendo que, desde la ventaja de propiedad, El Salvador cuenta con marcas reconocidas e importante experiencia en el área internacional, lo que le facilita la competencia en nuevos mercados, tanto nacionales como regionales. Desde la ventaja de ubicación, el país cuenta con posiciones estratégicas e infraestructura que permite el mejoramiento y lo hace más atractivo para la inversión extranjera, como lo son el puerto de Acajutla y del puerto de La Unión. Y por último, la ventaja de internalización, siendo que las empresas extranjeras prefieren mantener el control en un lugar diferente que tiene la capacidad de crecer en áreas importantes en lugar de invertir en lo local, asegurando así la calidad de sus procesos.

1.2 Marco legal y económico de la Inversión Extranjera Directa (IED) en El Salvador.

En El Salvador está establecido un marco económico y legal para fomentar y de la misma manera, proteger la inversión extranjera directa, haciendo un válido reconocimiento de su importancia para el desarrollo económico en las diversas áreas de aplicación. Con esto se busca de alguna manera la seguridad jurídica y condiciones favorables que permitan a los inversionistas fijarse en El Salvador como un punto estratégico para la inversión. Para esto, El Salvador cuenta con la Ley de Inversiones, específicamente el Decreto N° 732, 1999, el cual hace referencia a la definición de tres elementos de vital importancia para el presente apartado: *Inversiones, inversiones extranjeras e inversionista extranjero. La Ley destaca que las inversiones son activos o recursos que se destinen a la ejecución de actividades de índole económica para la producción de bienes o servicios, y acota para las inversiones*

³ «Eclectic Paradigm: Definition, Example, Advantages», Investopedia, accedido 16 de mayo de 2025, <https://www.investopedia.com/terms/e/eclecticparadigm.asp>

*extranjeras, que dichos activos o recursos son transferidos del exterior por inversionistas extranjeros, los cuales pueden ser personas naturales y/o jurídicas extranjeras o nacionales que se encuentren radicados o con residencia permanente en el exterior*⁴. Es debido a esta ley que se garantiza a los inversionistas extranjeros ciertos derechos, así como el libre comercio, transferencia de capital financiero e igualdad de trato a comparación con los inversionistas a nivel nacional y reducción de impuestos. Además, El Salvador cuenta con un respaldo jurídico en la Ley de Estabilidad Jurídica para las Inversiones⁵ que permite y garantiza la seguridad jurídica a inversionistas con la finalidad de mantener las condiciones ideales para generar crecimiento económico, así como también, establecen mecanismos fundamentales que faciliten y den apertura al crecimiento de inversiones extranjeras en el país.

Durante los años 2022-2025, en El Salvador se dio la implementación de ciertas políticas económicas encaminadas al fortalecimiento de la economía, fomentando la IED como punto de partida para el desarrollo. Esto en su mayoría debido al contexto mundial en donde se buscaba una recuperación de la reciente pandemia de COVID-19, esperando que de esta manera, la economía pudiera tener mejores resultados luego de la crisis sanitaria, a través de la productividad y la atracción de inversores extranjeros.

En cuanto a algunos datos del Banco Mundial, el país tuvo un alza en la economía y el producto interno bruto (PIB) entre los años 2000 y 2023⁶. Pero, los nuevos retos a enfrentar eran de gran importancia, siendo uno de estos la poca oportunidad de empleo y las deficiencias en algunas áreas del comercio. Es por eso que, dado a este clima económico ciertamente inestable, El Salvador ha intentado tener una posición de destino atractivo para la inversión extranjera directa luego de las medidas aplicadas en seguridad pública.

Dadas las circunstancias, El Salvador, por medio de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el gobierno, desarrollaron un importante papel como actores involucrados para la facilitación de la inversión extranjera directa, centrándose en sectores

⁴ “Caracterización y determinantes de la inversión extranjera directa en El Salvador”, Legislación nacional, accedido 16 de mayo de 2025, PDF pág-10.

⁵ «Ley-de-Estabilidad-Juridica.pdf», accedido 16 de mayo de 2025, https://investinelsalvador.gob.sv/wp-content/uploads/2020/08/Ley-de-Estabilidad-Juridica.pdf?utm_source=chatgpt.com.

⁶ «El Salvador: panorama general», Text/HTML, World Bank, accedido 16 de mayo de 2025, <https://www.bancomundial.org/es/country/elsalvador/overview>.

significativos de comercio como lo son los puertos. CEPA es una institución salvadoreña que lleva a cabo y está a cargo de la infraestructura de puertos, aeropuertos y ferrocarriles del país. Esta institución se ha visto involucrada en asociaciones en las que su modelo es público-privado para que así, pueda ser atractivo para la inversión, siendo el caso de estudio para este ensayo, la inversión extranjera de la empresa Yilport Holding Inc. En relación a ambas entidades, se desarrolla un tipo de economía mixta que sugiere que el Estado salvadoreño solo tendrá el 20% de la participación accionaria⁷, mientras que la empresa privada obtendrá el 80% restante, dejándole el control casi total del proyecto, a pesar de que CEPA, aseguró ser el operador principal portuario.

1.3 Papel de la Inversión Extranjera Directa en el marco de desarrollo económico de El Salvador.

La inversión extranjera directa se ha posicionado como una parte esencial a utilizar en las estrategias de desarrollo económico de El Salvador, ya que, gracias a este tipo de inversión, se han podido generar empleos, nuevas tecnologías y una clara mejora productiva en áreas de importancia económica. El antes mencionado crecimiento en el PIB en 2023, significó una notoria mejora en comparación a los años anteriores gracias al flujo de capital proveniente de las inversiones extranjeras y su establecimiento en el país. Esto quiere decir que, existe confianza por parte de los inversionistas hacia el entorno económico salvadoreño y que también, notan un significativo potencial en la región, siendo de vital importancia las áreas de infraestructura, tecnología y servicios, ayudando a que el país se posicione cada vez más como una región de interés para la inversión. Estas inversiones juegan un papel beneficioso en cuanto al fomento de la innovación, la generación de empleos y la competitividad frente a otros países en condiciones similares.

En El Salvador se pueden destacar diversos sectores estratégicos que son potenciales para la inversión extranjera directa, esto porque se busca que poco a poco, el desarrollo económico del país vaya posicionándose cada vez más arriba del porcentaje habitual. Estos sectores de interés son tomados en cuenta debido a sus altos niveles de capacidad de

⁷ «CEPA controlará solo el 20% en la empresa que operará los puertos», Noticias de El Salvador - Noticias de El Salvador, noticias internacionales, salvadoreños por el mundo, economía, negocios, política, deportes, entretenimiento, tecnología, turismo, tendencias, fotos, videos, redes sociales, accedido 16 de mayo de 2025, <https://www.elsalvador.com/noticias/negocios/cepa-puertos-puerto-de-acajutla-la-union-economia-mixta/1161807/2024/>.

innovación, representando parte de la economía salvadoreña y que también, estén alineadas a las políticas públicas de desarrollo. Según explicó Karla Méndez, jefa de Asuntos Económicos de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador (Camarasal), la industria manufacturera y el rubro de transporte y almacenamiento fueron los que más contribuyeron al crecimiento de la IED⁸, demostrando que fue un significativo crecimiento económico en 2023.

Así mismo, la inversión en otros sectores como el turismo, tecnologías, logística y transporte apuntan a un crecimiento económico, siendo El Salvador quien establece relaciones comerciales importantes con inversionistas extranjeros interesados en impulsar la mejora de dichas áreas con la finalidad de expandirse dentro del país, esto también con la finalidad de diversificar su economía y así, convertirla en un motor de crecimiento sostenible.

Tomando en cuenta todo lo anterior, en este ensayo es de interés enfocarse en el ámbito infraestructural. En El Salvador, la parte de infraestructura requiere de mucha visualización, especialmente porque para su desarrollo y mejora, se necesita una nueva inversión. Para este apartado, se puede mencionar el caso de la planta de gas natural de Energía del Pacífico, Acajutla. En este proyecto se invirtió en el sector energético, incluyendo nuevas tecnologías para que así, se reduzca la dependencia de centrales eléctricas ineficientes que no son confiables. Así como también se puede mencionar el sector transporte, en donde se han establecido relaciones estratégicas con empresas extranjeras para mejorar la logística en el área metropolitana de San Salvador, obteniendo como objetivo la movilización sin problemas de un punto a otro.

Estos diferentes casos son una clara muestra de cómo la IED ha desempeñado un papel clave en la mejora de la infraestructura de El Salvador. El involucramiento extranjero ha facilitado en gran medida el desarrollo tecnológico en diversos ámbitos que ayudan a que

⁸«¿Qué sectores impulsan la inversión extranjera directa en El Salvador?», www.revistaeyn.com, accedido 16 de mayo de 2025, <https://www.revistaeyn.com/empresasmanagement/que-sectores-impulsan-la-inversion-extranjera-directa-en-el-salvador-HM17827066>.

el país vaya encaminado a un crecimiento económico, que además de posicionarlo en un puesto destacable, también ayude al desarrollo del país.

MODERNIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA EN EL SALVADOR

2.1 Infraestructura de los puertos antes de Yilport Holding Inc.

El panorama portuario de El Salvador antes de la llegada de la empresa Yilport Holding Inc. demostraba ser deficiente en infraestructura, capacidad, tecnología y logística adecuada para su funcionamiento, enfrentando limitaciones significativas que afectan su productividad. Los puertos de Acajutla y La Unión, debido a esta deficiencia y desfase, enfrentaron retos en su expansión y competitividad, causando dificultades en su integración en el mercado internacional.

Ante estas circunstancias, la modernización de los puertos ha sido la clave para llevar a cabo su alza. Desde el punto de vista de la Teoría del Desarrollo Económico de Wlt Whitman Rostow, la cual es un modelo teórico de la modernización que describe cómo los países pasan de una sociedad subdesarrollada a una más desarrollada y moderna⁹, estos puertos se mantuvieron en la segunda fase de la teoría, la cual habla sobre en qué condiciones se encuentra antes de despegar, siendo que es en esta etapa en donde una sociedad tiene al menos una base de infraestructura e inversión, pero que todavía no alcanza el crecimiento económico deseado; ahora, aplicado al caso salvadoreño, teniendo en cuenta que los puertos contaban con infraestructura, se mantuvieron en poco uso, especialmente el Puerto de la Unión, que parecía estar en el casi abandono debido a la mala administración y poca modernización en donde ni siquiera llegaba carga comercial que fuera significativa. Con estos factores podemos asegurar que a pesar de que ya existía infraestructura, no estaba funcionando a nivel estratégico para alcanzar un buen desarrollo económico en el ámbito portuario.

En el caso del Puerto de la Unión, fue construido en una zona estratégica a nivel nacional e internacional, dando acceso directo con el océano Pacífico y al Golfo de Fonseca para

⁹ «Modelo de Rostow: Definición, geografía y etapas | StudySmarter», StudySmarter UK, accedido 18 de mayo de 2025, <https://www.studysmarter.co.uk/explanations/human-geography/economic-geography/rostow-model/>.

permitir embarcaciones de otras partes del mundo, diseñado principalmente para manejar contenedores pesados, utilizando la vía marítima y terrestre. Sin embargo, el movimiento de embarcaciones de carga era demasiado bajo según lo esperado para el costo de construcción y para un puerto en esa posición, también la falta de maquinaria especializada como grúas para el manejo de los contenedores fueron factores de interés para su mal manejo y casi abandono, por lo cual, se necesitaban otras medidas para modernizarlo y hacerlo funcionar apropiadamente bajo los estándares necesarios que lo hicieran despegar como punto estratégico.

El Puerto de Acajutla ha sido el más activo del país desde sus inicios, es la terminal marítima comercial más importante del país, pero aun así, presentaba ciertas limitaciones importantes para su funcionamiento, en el 2024, se posicionó entre los 20 puertos menos eficientes a nivel internacional, según datos del Banco Mundial; además de operar con los costos más altos en comparación a Guatemala y Honduras, presentando un rendimiento por debajo de lo esperado versus los demás puertos de Centroamérica. El puerto se mantuvo funcionando continuamente a pesar de sus deficiencias tecnológicas y de estructura que eran significativas frente a las altas demandas de movimiento en el puerto, ya que está especializado en el manejo de graneles sólidos debido a su infraestructura y equipo, operando un poco más del 50% de las exportaciones e importaciones en El Salvador, pero todavía, eso no era suficiente para ser totalmente funcional. Es por eso que se reconoció que era necesaria la modernización y ampliación del puerto, ya que así podría responder con eficiencia las altas demandas de servicio.

Actualmente, se presentan problemáticas notables en el funcionamiento de ambos puertos. Primero, con el Puerto de Acajutla, que es el principal y más activo en el país, presentó problemas en la primera parte del 2025 debido a las modificaciones realizadas por Yilport Holding Inc., que aunque hubo un avance notable, se manifestó que hubieron demoras debido a la falta de equipo y fallas en las grúas, causando que el tiempo de espera promedio aumentará de manera importante, ralentizando el movimiento del puerto, y aunque con los días, el tiempo de espera fue disminuyendo, habían momentos en donde el problema volvía a surgir, manteniéndose en una etapa de expectativa en la que solucionar los obstáculos lo más pronto posible, era prioridad porque gracias a estas demoras se anunciaron cobros a El Salvador. Sin embargo, de acuerdo con la Unión Portuaria del Pacífico (UPP), se ha notado que, a pesar de ello, ha habido un incremento de carga movilizadas a comparación con el

mismo período del año pasado en este puerto, lo que sugiere una mejora significativa; en esta misma línea, la situación del factor humano sugiere ser de importancia debido a que, en este mismo proceso de modernización, se han visto afectados por la falta de personal. Por otro lado, el Puerto de la Unión ha recibido más buques de cargamento, ha mejorado el tiempo promedio de ingreso y hay mayor movilización de contenedores, demostrando que se alcanzaron resultados positivos después de las mejoras iniciadas en dicho puerto.

2.2 Componentes de la modernización logística de los puertos.

Las intervenciones de la compañía Yilport Holding Inc. han sido encaminadas a las mejoras y modernización de los puertos de El Salvador con el objetivo de superar las diferentes limitantes y deficiencias que han venido presentando desde hace años, siendo de vital importancia su mejora debido a la demanda de comercio exterior que enfrentan. Es por ello que, en este apartado se busca dar a conocer los componentes importantes de modernización que deben tomarse en cuenta para su desarrollo.

Primeramente, uno de los aspectos fundamentales para un proceso de modernización es la introducción de nuevas tecnologías para mejorar la productividad, así como el automatizar las maquinarias pertinentes para agilizar el proceso de carga y descarga de contenedores y mercancías. También, la incorporación de nuevos sistemas operativos que sean capaces de vincular buques, clientes y operadores para estar dentro de una misma red que garantice el seguimiento y procesamiento de mercancías.

En cuanto a los procesos operativos de los puertos, es común que se caractericen por ser lentos y poco eficientes, por lo que en la modernización de los puertos se ha buscado priorizar esta logística orientada a la reducción de tiempos, tanto como en el tiempo de carga, desembarque, de llegada y despacho. En el Puerto de Acajutla, se demostró un cambio significativo ya que la cantidad de buques en espera ha ido bajando de manera gradual según los comentarios de la presidenta de la Corporación de Exportaciones de El Salvador (COEXPORT), que señaló que al abrir uno de los muelles del puerto, significó la incorporación de una posición más para buques en espera, reduciendo así el tiempo.

Es importante mencionar de la misma manera la inversión en la maquinaria e infraestructura necesaria en los puertos, tales como las grúas, los muelles y el equipo necesario para llevar a

cabo de manera simultánea diferentes operaciones; a esto se suma la ampliación de los patios en donde se organizan los contenedores, las zonas de logística y de almacenamiento, llevando a un mejor funcionamiento y capacidad. Y es que la modernización no solo se enfoca en el área estructural, sino que también en la tecnología y en logística, orientada al mismo desarrollo y actividad portuaria.

2.3 Mejoras en eficiencia y competitividad.

Hasta la actualidad, la modernización de los puertos de Acajutla y la Unión, siendo intervenida por la compañía Yilport en conjunto con CEPA, ha demostrado haber generado indicadores importantes y claves que demuestran la mejora y los objetivos alcanzados con esta inversión extranjera, llevando a cabo también la competitividad a nivel regional e internacional con el crecimiento exponencial de las actividades portuarias, así como el aumento de tránsito en los puertos; las operaciones marítimas alcanzaron cifras nunca antes vistas en lo que va del 2025 debido al alto flujo de carga y desembarque en ambos puertos.

En el Puerto de Acajutla se registró un fuerte aumento en las toneladas de carga que se movilizaron en comparación del año pasado, de igual manera, la cantidad y el flujo de embarcaciones creció significativamente, indicando una respuesta positiva ante las modificaciones y el uso de los nuevos muelles. En cuanto a los demás productos, se ha registrado un alza en los más movilizadas, tales como el maíz, trigo y harina de soja. En la Unión, se han recibido hasta veintitrés buques con vehículos y fertilizante durante el año 2025, convirtiéndolo en un punto clave dentro de la dinámica económica del país, siendo que su función principal es el de manejar la logística de contenedores grandes desde su construcción; después de que empezaron las mejoras, el comercio se ha movido de manera constante en este puerto que se había considerado en casi abandono, fortaleciendo así, el comercio exterior al tener la posibilidad y el potencial de convertirse en un HUB¹⁰ logístico de impacto.

Con esta modernización y mejoras en infraestructura lideradas por Yilport, se espera que los puertos logren alcanzar un nivel alto en la línea de desarrollo económico en comparación a los demás puertos de la región, esto debido a la implementación de tecnologías actualizadas y de

¹⁰ Nota explicativa, HUB: Esta palabra del inglés puede significar varias cosas en el español dependiendo del contexto, pero en esta ocasión, hace referencia a un punto central estratégico de distribución y almacenamiento en donde se conectan diferentes cosas, tales como clientes, transportistas, proveedores y distribuidores.

infraestructura con mayor capacidad para facilitar la logística portuaria. Es gracias a esto que, para establecer competitividad se deben evaluar estándares de operación internacionales en donde se pueda visualizar la alta capacidad de los puertos después de esta importante inversión. Hasta ahora, como se ha mencionado anteriormente, se ha podido demostrar que hubo una respuesta favorable ante estos cambios en ambos puertos, realzando un poco más los alcances del Puerto de la Unión que había estado en sub uso desde hace muchos años.

Para competir con los demás puertos de la región, CEPA y Yilport Holding Inc. acordaron la introducción de tecnologías avanzadas como lo son las grúas '*Stadler carrier*', o en español, carretilla pórtico que normalmente se utilizan para el manejo de cargas en las terminales portuarias. Este tipo de maquinaria ayuda a que la productividad sea más alta y eficiente. Además, se construyeron áreas de almacenamiento y áreas amplias de circulación de transporte y de equipo de carga que lo transforma en una ventaja competitiva, orientado a alcanzar los estándares de eficiencia a nivel internacional, aunque todavía se necesita más para alcanzar esa meta, especialmente por la lentitud en la que se se operan estas gestiones.

A nivel nacional se ha demostrado que ha tenido una respuesta positiva, como país, El Salvador se está posicionando en un buen lugar en cuanto a logística portuaria respecta, demostrado en la productividad reflejada con la reducción de tiempos, apertura de espacios y mejor manejo administrativo de los puntos estratégicos en los que están ubicados, utilizando eso a su favor para la entrada y salida de productos hacia los principales mercados internacionales, demostrando una vez más que su modernización es clave para el comercio. Así mismo, a nivel regional, debido a su ubicación estratégica en el Pacífico, conecta el transporte marítimo y terrestre con los demás países de Centroamérica, funcionando como punto de conexión comercial.

Gracias a todos estos factores, las gestiones en los puertos de El Salvador apuntan a que el país podría posicionarse como punto clave en cuanto a la logística portuaria de la región. La modernización de maquinarias, la mejora de infraestructura, la ampliación de almacenamientos y el factor humano podrían posicionar a El Salvador como uno de los puntos estratégicos más eficientes y competitivos para el intercambio de mercancías a nivel internacional.

YILPORT HOLDING INC. EN EL SALVADOR (2022-2025)

3.1 Yilport Holding Inc.

Esta compañía turca se puede definir como un grupo encargado de operar terminales y puertos, así como también es un proveedor de servicios que ofrece sus operaciones, combinados con logística, a clientes para minimizar costos y aumentar el flujo de carga y mercancías en los puertos alrededor del mundo. Actualmente, esta compañía se encuentra ubicada en 12 países: Turquía, Portugal, Suecia, España, Perú, Malta, Noruega, Ecuador, Italia, Guatemala, Ghana y Croacia¹¹, empezando su incursión en Latinoamérica en Ecuador en el año 2016 cuando tuvo su primer contrato de modernización en el Puerto Bolívar, manteniendo una visión clara en cuanto a invertir para la construcción de la terminal más grande del Pacífico. Esta empresa tuvo sus orígenes y empezó operaciones en el año 2004 en Turquía, obteniendo su reconocimiento después de su trabajo en la ciudad portuaria de Gemlik en el 2011, dándole un nuevo diseño en el que podría ser capaz de atender a buques mucho más grandes que antes no podían atender en su puerto; actualmente, Yilport Holding Inc. cuenta con la gestión de 24 puertos y 7 terminales a nivel global, buscando posicionarse como uno de los 10 operadores portuarios más importantes del mundo para el año 20230. Yilport Holding a su vez como leve mención, es una división de otro grupo diversificado: YILDRIM, el cual es un conjunto de diferentes compañías que tienen presencia en más de 50 países en diferentes áreas como la minería, operaciones portuarias, fertilizantes, transporte marítimo y logística, bienes raíces, comercio internacional, entre otras.

Yilport Holding Inc. Se caracteriza por su modelo de negocio que es multipropósito, esto por los servicios y operaciones que ofrecen en el ámbito portuario como el manejo de diferentes tipos de carga, así como también se especializan en operaciones de logística portuaria y que, al combinarlos, ofrece un servicio especializado en el que asegura mejorar la calidad y velocidad de carga y minimizar los costos. Esto incluye servicios como la ampliación de almacenamientos, agencias de transporte y maquinaria especializada, servicios de despacho y también de aduana y protección con seguros. De igual forma, junto a estos servicios que como

¹¹ «Descubre quién es el nuevo operador de los puertos en El Salvador», El Economista, 13 de agosto de 2024, <https://www.eleconomista.net/actualidad/Descubre-quien-es-el-nuevo-operador-de-los-puertos-en-El-Salvador-20240813-0003.html>.

compañía ofrecen, implementan el factor de tecnología avanzada y de última generación para optimizar la gestión de los puertos, integrándose tanto en maquinaria como en infraestructura, expandiendo su presencia en diferentes países en los que demuestra su capacidad de operar, administrar y gestionar los puertos en diferentes ubicaciones geográficas y con diferentes contextos económicos. En su experiencia con América Latina, se puede destacar que uno de sus logros más importantes fue el contrato de modernización con Ecuador en el que pudo convertirlo en una de las terminales más grandes de la costa del Pacífico; en esta misma línea, es importante mencionar su participación en Guatemala con más del 50% en el Puerto Quetzal en 2018, y con la terminal en Perú, en el que también tiene un porcentaje de participación en el tráfico de carga. En 2023, este “holding” de puertos manejó 17 millones de teus (medida de un contenedor de 20 pies y estándar de la industria), 50 millones de teus en carga seca a granel, 5 millones de metros cúbicos en carga líquida y 2 millones de ceus (unidades de carga rodada o Ro-Ro). El crecimiento del volumen de contenedores y de carga general en 2023 fue del 7%, según su memoria de labores.¹²

El interés de Yilport en El Salvador sigue siendo parte de su expansión y presencia en América Latina. Luego de sus acuerdos con Europa y algunos países latinoamericanos, Yilport acordó una gran inversión de 1.620 millones de dólares para operar en conjunto con las autoridades portuarias para la mejora, expansión y modernización de los puertos más importantes del país con la intención de convertir a El Salvador en un punto clave y logístico en la región por su ubicación estratégica en el Pacífico. Al principio, se anunció un preacuerdo en el que se establecía la relación con ambos puertos por 100 años; aunque las leyes salvadoreñas solo lo permiten por 40 años, puede que la misma estructura de sociedad mixta entre CEPA y Yilport, podría permitir que se alargue el tiempo.

3.2 Acuerdo de concesión entre actores clave.

Dentro del objetivo de modernizar los puertos y de tener participación en la misma, se optó por una evaluación de la empresa pública para tener mejores opciones en cuanto a la operación de los puertos, concluyendo en la creación de una sociedad de economía mixta (SEM) llamada Unión Portuaria del Pacífico, formada en agosto de 2024, la cual está conformada por tres partes importantes seleccionadas por ambos actores: un presidente designado por Yilport, un

¹² Ibíd

vicepresidente designado por CEPA y un secretario designado por las dos partes; con esto buscan asegurar que no es concesión, ni privatización y mucho menos un socio público-privado, sino que dentro de esta economía mixta y con la designación de actores por parte de ambos, se busca tener un socio estratégico financiero y que al mismo tiempo permita la participación de ese agente privado y un agente estatal para llevar a cabo la administración de estos puertos.

Al establecer este tipo de economía mixta, como se mencionó anteriormente, la participación de ambos agentes es muy marcada, especialmente en el caso de la empresa Yilport, ya que la distribución de acciones se estableció en un acuerdo 80%-20%, en el que el 80% de participación lo opera Yilport y el 20% restante, lo opera CEPA, siendo que el accionista mayoritario de la SEM es una empresa extranjera con mayor aporte financiero.

Con la inversión de \$1,620 millones por parte de Yilport destinado a utilizarse en un margen de 50 años con oportunidad de prórroga, se busca la modernización de infraestructura tanto en los puertos, como en su maquinaria y con ello, la mejora en su logística portuaria con el objetivo de tener mejor eficiencia debido a la importancia de estos puertos estratégicos en El Salvador, por lo tanto, esta empresa turca obtuvo a cambio, el control mayoritario, lo que le da las facultades para tomar decisiones importantes en cuanto a los puertos y las direcciones estratégicas a futuro, siendo importante mencionar que parte de su participación mayoritaria se vio establecida cuando entre las primeras acciones fue el traspaso de planilla de todos los trabajadores de ambos puertos hacia una nueva nómina que está totalmente administrada por Yilport.

Por otro lado, el manejo del 20% por parte de CEPA, representa una minoría significativa, porque si bien este tipo de acuerdos no son extraños con actores extranjeros, la diferencia en la distribución no suele ser tan grande. En este caso, CEPA aseguró que su participación se debe mayormente en especie, lo que quiere decir que su aporte principalmente son los puertos físicos y su infraestructura existente, así como las bodegas de almacenamiento, los patios de contenedores y equipo logístico que se adquirió previamente con otros recursos. Según el presidente de CEPA, Federico Anliker, se le ha permitido la participación debido al aporte en especie en lugar de un aporte monetario, dándoles cierto poder y control sobre estos puertos, pero de igual manera, expertos hacen la mención en cuanto a la desigualdad de porcentajes, porque si bien se hace el aporte en especie por parte de CEPA, el aporte financiero mayoritario

lo maneja Yilport, dándoles el control sobre esta sociedad. Sin embargo, el presidente de CEPA ha aclarado que a pesar de que están al tanto este desbalance de distribución, se les ha permitido tomar la decisión de disolver el contrato si consideran que este control sobre la mayoría ocasiona algún tipo de abuso en donde Yilport admite un margen limitado de decisión a CEPA, la única opción es disolviendo la sociedad conformada.

Ante esta diferencia de porcentajes designados a cada parte, se señala por algunos expertos que este acuerdo es un tipo de concesión encubierta, más no un trato como tal debido a las características de participación desigual de cada parte, especialmente en la que el actor extranjero tiene más poder sobre el bien público; estas concesiones no están permitidas debido a que en la ley de El Salvador (artículo 120 de la Constitución de la República referente a las concesiones) no se permite ningún tipo de concesión que no haya sido aprobada ni sometida a consideración ante la Asamblea Legislativa; y este acuerdo, solo fue establecido entre las partes involucradas.

Al tomar la decisión de conformar una sociedad de economía mixta le ha permitido directamente a CEPA recibir la inversión de una compañía extranjera para manejar un bien público del Estado sin someterse a los procesos de autorización y aprobación de la Asamblea Legislativa. Para esto se tuvo que hacer ciertas modificaciones en la ley orgánica que fue aprobada en 2023 en la que se les da la facultad de crear empresas de economía mixta sin la aprobación de otras instituciones, por lo que actualmente, este acuerdo se mantiene únicamente entre CEPA y Yilport sin señales de convertirse en algo público.

Dentro de este marco, el rol de CEPA, que es un organismo autónomo que está a cargo del desarrollo tanto logístico como de infraestructura de puertos, en este acuerdo ha decidido participar como representante salvadoreño del proyecto y además, como socio de la ya mencionada sociedad de economía mixta. Con esta participación da a entender que se mantiene presente en todo el proceso, especialmente en parte del control de los puertos y que no es solo el control y administración de Yilport. Desde que a CEPA se le permitió bajo la reforma de ley orgánica de crear una nueva sociedad que el permitiera mantener un acuerdo con una empresa extranjera sin tener la aprobación de la Asamblea Legislativa, demuestra que hay señales de tener una cierta tendencia a tomar decisiones importantes y estratégicas sobre un bien de uso público sin la opinión de otras instituciones. Al mantener el 20% antes mencionado, asegura que el Estado podrá tener uso y acceso a los beneficios generados.

Si bien es el gobierno del actual presidente Nayib Bukele el que ha promocionado en primera instancia la modernización y el desarrollo económico en base a las mejoras de logística e infraestructura portuaria, CEPA fue el organismo que se hizo cargo de la representación bajo la creación de la SEM para que este acuerdo no pasará por aprobación según lo establecido en la Constitución. Más allá de obtener una aprobación por parte de la Asamblea Legislativa, inicialmente, el presidente de El Salvador se mantuvo en negociaciones durante dos años desde enero 2022 con Yilport Holding Inc. durante una visita a Turquía y durante ese año, el presidente del Grupo YILDRIM, empresa de conglomerados al que pertenece Yilport, visitó El Salvador para reunirse con el presidente con el motivo de ver las opciones y oportunidades de desarrollo. En 2023, CEPA trabajó con una firma estadounidense para obtener asesoría legal y financiera en el ámbito portuario en el que se acordó el 80%-20%, concluyendo que esa sería la mejor opción de participación en relación al aporte de cada actor involucrado.

Este grupo de actores y objetivos de modernización de la logística portuaria ha significado ser un caso importante, no solo en el ámbito económico de inversión, sino que también se trata de poder político y empresarial en el que la figura de ente privado obtiene más beneficios que la figura del ente público por medio de un acuerdo con gran diferencia porcentual para cada parte.

3.3 Impactos en logística y economía observados.

Luego de la creación de la sociedad de economía mixta por parte de CEPA para lograr un acuerdo con una empresa extranjera y así permitir una de las inversiones más grandes del país en el ámbito portuario, el puerto de Acajutla y el puerto de La Unión han sido intervenidos para una transformación tanto en infraestructura y tecnología, como eventualmente, en operaciones logísticas para su eficiencia y seguridad con el objetivo de obtener un mejor desarrollo económico. Esto se haría en diferentes etapas de inversión, siendo la primera con una inversión de \$709 millones dentro de un período de cinco años en ambos puertos.

En el puerto de Acajutla, para junio de 2025 se esperaba que con la primera fase de la inversión de alrededor de \$50 millones de dólares destinada a las modificaciones en infraestructura, especialmente en la reestructuración y reparación de los muelles, mejorara la logística notablemente. Para este mismo año, se demostró la adquisición de nueva maquinaria y equipos que formaron parte de la primera fase de la inversión de Yilport; esto respaldado por los

documentos que divulgan los avances obtenidos por Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC). Además, se esperan que al menos 118 equipos nuevos estén en funcionamiento para agilizar y optimizar de manera significativa las operaciones en los tiempos de carga y descarga, esto según el informe publicado por el Ministerio de Economía (MINEC). En junio, se afirmó finalmente que la congestión de buques disminuyó a la mitad según los datos establecidos por la Corporación de Exportadores de El Salvador (COEXPORT), y se espera que se mantenga de esta manera en lo que resta del año. Para julio del presente año, el movimiento en este puerto ha aumentado gracias a la demanda de materiales de construcción entrante debido a los diferentes proyectos en desarrollo del país, generando un crecimiento de más del 50% dentro de su primera fase de funcionamiento a comparación del año pasado, lo que apunta a que la inversión ha sido un éxito. Sin embargo, también es importante mencionar que el movimiento a granel y de líquidos ha disminuido en un leve porcentaje, esto debido a otros factores como la marea y diferentes puntos de entrada de producto; de igual manera, el aumento de buques a comparación del año pasado, es significativo.

CUADRO COMPARATIVO ENTRE 2024-2025

13

Carga General	2024	2025	DIFERENCIA	%
CARGA GENERAL	332,211.55	503,985.98	171,774.43	+52%
GRANEL SOLIDO	1,349,675.34	1,244,530.10	-105,145.24	-8%
LIQUIDOS	233,850.24	172,347.92	-61,502.32	-26%

Contenedores	2024	2025	DIFERENCIA	%
TEUS	132,109	129,527	-2,582	-2 %

En el puerto de La Unión, tras su intervención demostró una mejor dinamización económica que eventualmente reforzará su posición logística con su primera inversión de \$74 millones de dólares en los primeros años. Dentro de la primera fase de transformación, junto con el puerto

¹³ Uveli Alemán, "Carga en el Puerto de Acajutla crece 52% por alta demanda de productos de construcción", *El Mundo*, publicado martes 22 de julio de 2025, <https://diario.elmundo.sv/economia/carga-en-el-puerto-de-acajutla-crece-52-por-alta-demanda-de-productos-de-construccion#>

de Acajutla, el puerto de La Unión ha presentado mejoras y dinamismo en cuanto a la economía portuaria, y es que con la mejora de dragado en sus muelles, el cual representaba uno de sus mayores problemas de estructura, se le ha permitido mantenerse activo y con el recibimiento de embarques transportadores de vehículos, llegando a descargar más de 500 vehículos, de los cuales, una parte se quedó en el El Salvador y los restantes fueron exportados; este movimiento de importación y exportación de mercadería, utilizando el puerto de La Unión como base de operaciones y logística, ha posicionado al país como un centro logístico importante, estratégico y competitivo dentro de la región. Esto no solo refleja una modernización de la terminal, sino que también demuestra que ha habido un impacto directo a la economía, puesto que las modificaciones han significado oportunidades de empleo y ha activado la cadena de valor del comercio exterior y también ha mejorado la eficiencia en cuanto a los tiempos para el traslado de mercancías y su distribución, lo que significa beneficios hacia diferentes sectores de productividad.

Con esto contemplado en la primera fase, se espera que, al terminar la segunda fase, la cual incluiría la construcción de muelles y nuevos patios de contenedores, se tenga una capacidad de 1.6 millones de contenedores, triplicando su capacidad actual. Esto fue anunciado por el presidente Nayib Bukele, dando a conocer parte de la tercera fase, la cual estaría centrada en el desarrollo logístico después de enfocarse en infraestructura y tecnología.

La modernización de dos de los puertos más importantes de El Salvador ha significado en gran medida el impulso económico, así como también en su desarrollo. La inversión extranjera directa liderada por Yilport, por medio de la nueva sociedad de economía mixta, ha sido la más grande en cuanto al ámbito portuario, abriendo el paso a un proyecto ambicioso y de impulso económico que ha buscado transformar y posicionar a El Salvador como un punto de exportación e importación por medio de sus puertos a nivel regional. Principalmente se busca obtener un impacto positivo, el cual se ha venido observando en términos de mejoras en infraestructura y al mismo tiempo, en logística y operatividad demostrado en la reducción de tiempo de congestión de buques y también, en la capacidad de almacenamiento. Sin embargo, junto a este panorama comprometedor establecido por Yilport, se pueden identificar ciertos retos a tomar en cuenta para que el funcionamiento de los puertos se mantenga estable para seguir siendo parte de la cadena de comercio marítimo.

Primeramente, el acuerdo 80%-20% demuestra ser uno de los retos más importantes, mantener estable la relación entre ambas partes para que el proyecto siga en pie durante los 50 años acordados es lo ideal, puesto que el acuerdo es de fácil ruptura, especialmente desde el lado que representa a El Salvador, CEPA. El riesgo de que la toma de decisiones que sean preferenciales hacia la empresa Yilpor es más grande debido a la mayoría de porcentaje de participación, dejando a CEPA con poco rango de participación para la toma de decisiones estratégicas que ayuden a mantener un equilibrio de intereses. Ante esta situación, es crucial que por parte de El Salvador, se pueda tener una supervisión que ayude a regular cualquier tipo de desacuerdo y que así se pueda garantizar que estas decisiones en cuanto a logística, administración y operatividad puedan responder a los intereses públicos y de esta manera, no crear una dependencia hacia una empresa extranjera.

Dentro del ámbito portuario, actualmente existe mucha competencia debido a los demás puertos modernizados de la región como en Honduras y Guatemala, destacándose en muchos sectores en los que El Salvador todavía busca mejorar, por lo cual, como estrategia funcional y con proyección a transformarse en un hub, los puertos deberán de ofrecer una mejor oferta en cuanto a las tarifas y servicios que puedan competir frente a los demás países para demostrar también, la confiabilidad. Además, es importante prestar atención a otro tipo de infraestructura que resulte beneficiosa para los puertos como nuevas carreteras que conecten con el área o mejora en aduanas, puesto que, al haber tanto movimiento y ampliación en estos, podría existir cierto congestionamiento en la parte terrestre, por lo que no tratarlo, podría demostrar ser un inconveniente significativo.

El proyecto de inversión extranjera directa en dos de los puertos más importantes de El Salvador sugiere ser prometedor a largo plazo con el objetivo de que el país pueda lograr posicionarse como un actor estratégico del comercio marítimo en relación al sector portuario junto a su infraestructura y logística, dejando en claro el potencial geopolítico debido a su posición geográfica en el océano pacífico, convirtiéndolo en un punto estratégico clave. Sin embargo, esta transformación encaminada a la modernización logística depende de diversos factores que tienen a favor, como también en contra. Tratar de regular la inversión extranjera junto al aporte físico público podría ser uno de los obstáculos más significativos debido al desequilibrio de reparto, es por eso que, con una mejor coordinación y con un marco regulatorio que sea efectivo, el acuerdo podría mantenerse sin mucho problema durante el período de

tiempo establecido de 50 años que, por cierto, podría extenderse con una prórroga a la que posiblemente, tengan que acceder para seguir controlando los puertos.

CONCLUSIÓN

El caso de inversión extranjera directa por parte de Yilport Holding Inc. hacia El Salvador ha sido uno de los más importantes debido a la cantidad de dinero invertido para la reestructuración y mejoras en infraestructura, tecnología, operatividad y logística en dos de los puertos más importantes del país: Acajutla y La Unión. Iniciando desde su negociación en Turquía en el año 2022 y posteriormente con el estudio del potencial de El Salvador para que sea una opción viable de inversión hasta su puesta en marcha a finales de 2023 con la intervención en cada uno de los puertos bajo la sociedad de economía mixta llamada Unión Portuaria del Pacífico en la que participa CEPA y Yilport como actores directos de una economía pública y privada.

Dentro del período establecido, se estableció una inversión de \$1,615 millones que estaría repartido por fases para una mejor administración a largo plazo. En ambos puertos se han hecho las primeras modificaciones que resultaron de manera positiva ya que el impacto a nivel operativo y de logística puede confirmarse con los logros mencionados a lo largo del ensayo, tales como la reactivación del puerto de La Unión, siendo que se mantuvo en el abandono durante muchos años en los que la actividad portuaria era mínima y deficiente; con esta nueva intervención, se ha podido notar un fuerte movimiento de buques con mercadería que ha servido de importación y al mismo tiempo, como exportación hacia otros países; así mismo, con la proyección de ser un hub regional debido a su estratégica ubicación. En cuanto al puerto de Acajutla, la intervención ha resultado ser mucho más notable, y es que la nueva maquinaria, tecnología y la expansión de muelles y almacenamientos han demostrado tener un impacto favorable en cuanto a la logística portuaria, puesto que el control y ejecución de operaciones en el puerto se ha mantenido dentro de lo esperado con la reducción de tiempos de espera y mejor coordinación en cuanto a los almacenamientos, dándoles la entrada a más mercadería para impulsar la economía.

La logística en ambos puertos han presentado estabilidad por el momento a pesar de que al inicio del 2025 hubo ciertos problemas de adaptación con el nuevo equipo e infraestructura, generando ciertos retrasos perjudiciales para El Salvador, sin embargo, luego de prestarles atención y hacerse cargo de esta problemática, los puertos se mantuvieron trabajando dentro de

lo esperado para un cambio así de impactante en un corto periodo de tiempo, pero como resultado, la eficiencia y productividad en ambos puertos se ha podido comprobar.

Aun así, en cuanto a los detalles del acuerdo o “concesión”, como algunos expertos le llaman, siguen siendo inadecuados para la intervención de un bien de uso público del Estado, ya que al ser del Estado, que una empresa privada obtenga el 80% del total del “acuerdo” no parece ser lo ideal ya que las decisiones podrían inclinarse principalmente hacia beneficios empresariales, de igual manera, el 20% de El Salvador, resulta desfavorable frente a situaciones en las que se necesite tomar decisiones y direcciones de un proyecto, aunque según el presidente de CEPA, se puede disolver al notar irregularidades de control dentro de los actores involucrados.

En cuanto a las perspectivas, se podría mencionar que va hacia un panorama de crecimiento ambicioso en el que la economía del sector marítimo por medio de la actividad portuaria es la base, claro que, para que esto suceda, el equilibrio del acuerdo debe mantenerse mientras siga en pie el proyecto, así como también las coordinaciones logísticas y estratégicas entre lo que cada actor aporta, tanto de manera financiera, como en infraestructura física. Es por ello que, una de las proyecciones a futuro más cercana es la estabilización de los puertos como hub logístico regional, porque como anteriormente se mencionaba, con las mejoras en infraestructura y tecnología, se espera que la capacidad de carga aumente hasta triplicar su capacidad actual, incorporando a El Salvador como un competidor que pueda enfrentarse a los demás puertos regionales. También, se espera que se sigan generando empleos en zonas de casi abandono, como lo es La Unión, en el oriente del país, ya que la modernización atraería mejoras en otros aspectos relacionados con los puertos, tales como transporte, aduanas y personal para administración de los puertos ampliados; el mejoramiento del puerto de La Unión, beneficiará fuertemente la actividad portuaria del puerto de Acajutla, ya que al mantenerlo activo y en condiciones favorables, podría aliviar la carga del puerto, uno siendo el soporte del otro, y así mismo, manteniendo el dinamismo económico.

Estas proyecciones pueden depender de cómo se mantenga el flujo de reestructuración de puertos, sujetas también al acuerdo entre las partes, ya que al surgir un desacuerdo sin un ente regulador que pueda solventarlo, podría representar un obstáculo para continuar con los planes a largo plazo del acuerdo. De lo contrario, si se mantiene bajo la línea establecida, este proyecto podría seguir y ser un punto importante de cambio y mejora en el desarrollo económico de El Salvador, manteniendo un puesto en la cadena de comercio exterior marítimo e incluso, seguir

escalando hasta convertirse en un competidor formidable ante otros países que, hasta el día de hoy, siguen mejorando.

BIBLIOGRAFÍA

1. Alemán, Uveli. “Carga en el Puerto de Acajutla crece 52% por alta demanda de productos de construcción.” *El Mundo*, 22 de julio de 2025. <https://diario.elmundo.sv/economia/carga-en-el-puerto-de-acajutla-crece-52-por-alta-demanda-de-productos-de-construccion>.
2. Banco Mundial. “El Salvador: panorama general.” *World Bank*. Consultado el 16 de mayo de 2025. <https://www.bancomundial.org/es/country/elsalvador/overview>.
3. CEPA – Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. “CEPA controlará solo el 20% en la empresa que operará los puertos.” *El Salvador.com*, sección *Negocios*. Consultado el 16 de mayo de 2025. <https://www.elsalvador.com/h-noticias/h-negocios/cepa-puertos-puerto-de-acajutla-la-union-economia-mixta/1161807/2024/>.
4. *Comercio y Negocios*. “Yilport Holding asume la operación de los puertos de Acajutla y La Unión en El Salvador.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://comercioynegocios.org/comercio/yilport-holding-asume-la-operacion-de-los-puertos-de-acajutla-y-la-union-en-el-salvador/>.
5. Corporate Finance Institute. “Foreign Direct Investment (FDI).” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/economics/foreign-direct-investment-fdi/>.
6. *Dinero.com.sv*. “Puerto de La Unión impulsa dinamización económica y refuerza la posición logística de El Salvador.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://dinero.com.sv/economia/puerto-de-la-union-impulsa-dinamizacion-economica-y-refuerza-la-posicion-logistica-de-el-salvador/#:~:text=Este%20tipo%20de%20operaciones%20reflejan,el%20futuro%20econ%C3%B3mico%20del%20pa%C3%ADs>.
7. *Dinero.com.sv*. “Puertos de Acajutla y La Unión registran movilización de carga histórica durante el 2025.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://dinero.com.sv/actualidad/puertos-de-acajutla-y-la-union-registran-movilizacion-de-carga-historica-durante-el-2025/>.
8. *Derecho & Negocios*. “Empresa turca asumirá la operación de los puertos La Unión y Acajutla a partir del 16 de diciembre.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://derechoynegocios.net/empresa-turca-asumira-la-operacion-de-los-puertos-la-union-y-acajutla-a-partir-del-16-de-diciembre/>.

9. ESIC. “Inversión extranjera directa: qué es, características y ejemplos.” *ESIC Business & Marketing School*. Consultado el 16 de mayo de 2025. <https://www.esic.edu/rethink/comercial-y-ventas/que-es-la-inversion-extranjera-directa-caracteristicas-y-ejemplos-c>.
10. El Economista. “Descubre quién es el nuevo operador de los puertos en El Salvador.” *El Economista*, 13 de agosto de 2024. <https://www.eleconomista.net/actualidad/Descubre-quien-es-el-nuevo-operador-de-los-puertos-en-El-Salvador-20240813-0003.html>.
11. El Salvador. *Ley de Estabilidad Jurídica para las Inversiones*. Consultado el 16 de mayo de 2025. <https://investinelsalvador.gob.sv/wp-content/uploads/2020/08/Ley-de-Estabilidad-Juridica.pdf>.
12. El Salvador. “Caracterización y determinantes de la inversión extranjera directa en El Salvador.” *Legislación Nacional*. Consultado el 16 de mayo de 2025. PDF, p. 10.
13. *Diario El Mundo*. “Adquieren más de un centenar de nuevos equipos para el Puerto de Acajutla.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diario.elmundo.sv/economia/adquieren-mas-de-un-centenar-de-nuevos-equipos-para-el-puerto-de-acajutla>.
14. *Diario El Mundo*. “Las demoras en el Puerto de Acajutla sumaron 238 días en el primer semestre de 2025.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diario.elmundo.sv/economia/las-demoras-en-el-puerto-de-acajutla-sumaron-238-dias-en-el-primer-semestre-de-2025>.
15. *Diario El Mundo*. “Sector privado dice que atenciones en el Puerto de Acajutla se agilizaron desde que Yilport tomó control.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diario.elmundo.sv/economia/sector-privado-dice-que-atenciones-en-el-puerto-de-acajutla-se-agilizaron-desde-que-yilport-tomo-control>.
16. Investopedia. “Eclectic Paradigm: Definition, Example, Advantages.” *Investopedia*. Consultado el 16 de mayo de 2025. <https://www.investopedia.com/terms/e/eclecticparadigm.asp>.
17. *La Prensa Gráfica*. “Llegada de nuevo equipo para el Puerto de Acajutla tomará entre dos y tres meses.” 2 de marzo de 2025. <https://www.laprensagrafica.com/economia/Llegada-de-nuevo-equipo-para-el-puerto-de-Acajutla-tomara-entre-dos-y-tres-meses-20250302-0048.html>.

18. *La Prensa Gráfica*. “Preocupa congestión en el Puerto de Acajutla.” 14 de marzo de 2025. <https://www.laprensagrafica.com/economia/Preocupa-congestionamiento-en-el-puerto-de-Acajutla-20250314-0097.html>.
19. *La Prensa Gráfica*. “Puerto de La Unión.” Consultado el 12 de octubre de 2025. https://www.laprensagrafica.com/puerto-de-la-union-t275200#google_vignette.
20. *La Prensa Gráfica*. “YILPORT tendrá el 80% de la sociedad que operará los puertos de El Salvador.” 13 de agosto de 2024. <https://www.laprensagrafica.com/economia/YILPORT-tendra-el-80-de-la-sociedad--que-operara-los-puertos-de-El-Salvador-20240813-0080.html>.
21. Presidencia de la República de El Salvador. “Modernización del Puerto de Acajutla posicionará al país entre los mejores centros logísticos de Centroamérica.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://www.presidencia.gob.sv/modernizacion-del-puerto-de-acajutla-posicionara-al-pais-entre-los-mejores-centros-logisticos-de-centroamerica/>.
22. Presidencia de la República de El Salvador. “Puerto de Acajutla.” <https://www.presidencia.gob.sv/tag/puerto-de-acajutla/>.
23. *Revista Summa*. “El Salvador ambiciona convertirse en un centro logístico regional con inversión turca.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://revistasumma.com/el-salvador-ambiciona-convertirse-en-un-centro-logistico-regional-con-inversion-turca/>.
24. ThoughtCo. “Rostow’s Stages of Growth Development Model.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://www.thoughtco.com/rostows-stages-of-growth-development-model-1434564>.
25. *The Logistics World*. “Puertos marítimos de El Salvador: conectividad y oportunidades en el comercio global.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/puertos-maritimos-de-el-salvador-conectividad-y-oportunidades-en-el-comercio-global/>.
26. *Diario El Salvador*. “El Puerto de Acajutla triplicará su capacidad con Yilport a 1.6 millones de contenedores.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diarioelsalvador.com/el-puerto-de-acajutla-triplicara-su-capacidad-con-yilport-a-1-6-millones-de-contenedores/549265/>.
27. *Diario El Salvador*. “Modernización de puertos reducirá costos para empresas exportadoras y agilizará comercio.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diarioelsalvador.com/modernizacion-de-puertos-reducira-costos-para-empresas-exportadoras-y-agilizara-comercio/547187/>.

28. *Diario El Salvador*. “Yilport se posiciona entre las firmas más grandes de la industria logística.” Consultado el 12 de octubre de 2025. <https://diarioelsalvador.com/yilport-se-posiciona-entre-las-firmas-mas-grandes-de-la-industria-logistica/547359/>