

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EMPRESA

Escuela Académico Profesional de Administración y Negocios Internacionales

Tesis

**Influencia de la concesión en el desempeño logístico
del puerto de Salaverry, 2018-2022**

Yohaira Carol, Cardenas Huatuco
Angela Jasmin Morales Sauñi

Para optar el Título Profesional de
Licenciada en Administración y Negocios Internacionales

Huancayo, 2024

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Decano de la Facultad de Ciencias de la Empresa
DE : Lucho Malpartida Lazo
Asesor de trabajo de investigación
ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación
FECHA : 17 de Diciembre de 2024

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

Título:

INFLUENCIA DE LA CONCESIÓN EN EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO DEL PUERTO DE SALAVERRY 2018 - 2022

Autores:

1. Yohaira Carol Cardenas Huatuco – EAP. Administración y Negocios Internacionales
2. Angela Jasmin Morales Sauñi – EAP. Administración y Negocios Internacionales

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 16 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores
Nº de palabras excluidas (**en caso de elegir "SI"**): 40 SI NO
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

La firma del asesor obra en el archivo original
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

Asesor

Lic. Lucho Malpartida Lazo

Dedicatoria

Dedico esta tesis a mis padres, quienes me apoyaron incondicionalmente a lo largo de mi carrera profesional. Sin su respaldo, orientación y consejos, este logro no habría sido posible. A mi hermana, Vianca, por su apoyo durante este proceso y por sus palabras de aliento y motivación. A mi hermano Renzo, un gran profesional y guía, por su apoyo y acompañamiento en el desarrollo de este proyecto.

Yohaira Cardenas.

Dedico esta tesis a mi abuelita, quien siempre creyó en mí y me inspiró con su amor incondicional. Aunque ya no esté físicamente conmigo, su memoria e influencia perduran en cada logro que alcanzo.

Angela Morales.

Agradecimiento

Queremos expresar nuestro agradecimiento a nuestro asesor, el Lic. Lucho Malpartida Lazo, por su valioso apoyo, guía y paciencia a lo largo de este proceso. Sus conocimientos y recomendaciones han sido fundamentales para el desarrollo de este trabajo.

Asimismo, expresamos nuestro agradecimiento a la Universidad Continental por brindar un entorno propicio para nuestra formación. Agradecemos también a los docentes por compartir sus conocimientos, experiencias y valiosos consejos, que han sido fundamentales para nuestro crecimiento personal y profesional.

Las autoras.

Contenidos

Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Contenidos	vii
Lista de tablas.....	xi
Lista de figuras.....	xii
Resumen.....	xiii
Abstract	xiv
Introducción	xv
Capítulo I: Planteamiento del estudio	1
1.1. Delimitación de la investigación.....	1
1.1.1. Territorial	1
1.1.2. Temporal	1
1.1.3. Conceptual	1
1.2. Planteamiento del problema.....	2
1.3. Formulación del problema	15
1.3.1. Problema general.	15
1.3.2. Problemas específicos.....	15
1.4. Objetivos de la investigación	15
1.4.1. Objetivo general.....	15
1.4.2. Objetivos específicos.	16
1.5. Justificación de la investigación	16
1.5.1. Justificación teórica.	16
1.5.2. Justificación práctica.....	16
Capítulo II: Marco teórico.....	18

2.1. Antecedentes de la investigación	18
2.2 Bases teóricas.....	25
2.2.1 Servicios portuarios.....	25
2.3 Teorías de soporte	30
2.3.1 Teoría general de la concesión.	30
2.3.2 Teoría de los sistemas.....	35
2.3.3 Teoría de las gobernanzas portuarias.	36
2.4 Definición de términos básicos	40
Capítulo III: Hipótesis y variables	42
3.1. Hipótesis.....	42
3.1.1 Hipótesis general.....	42
3.1.2 Hipótesis específicas	42
3.2. Identificación de las variables.....	42
Capítulo IV: Metodología	44
4.1. Enfoque de la investigación	44
4.2. Tipo de investigación	44
4.3. Nivel de investigación.....	44
4.4. Método de investigación	45
4.4.1. Método general	45
4.4.2. Método específico	45
4.5. Diseño de investigación	45
4.6.1. Población.....	46
4.6.2. Muestra	47
Capítulo V: Resultados.....	48
5.1. Descripción de trabajo de campo	48

5.2. Presentación de resultados	48
5.2.1. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y tiempo para importar un contenedor.....	48
5.2.2. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y tiempo para importar un contenedor.....	49
5.2.3. Resultados respecto a concesión y tiempo para importar un contenedor.....	50
5.2.4. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y costo para importar un contenedor.....	50
5.2.5. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y costo para importar un contenedor.....	51
5.2.6. Resultados respecto a concesión y costo para importar un contenedor	52
5.2.7. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y número de contenedores atendidos	52
5.2.8. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y número de contenedores atendidos	53
5.2.9. Resultados respecto a concesión y número de contenedores atendidos.....	54
5.2.10. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y nivel de ocupación de puertos	54
5.2.11. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y nivel de ocupación de puertos	55
5.2.12. Resultados respecto a concesión y nivel de ocupación de puertos	56
Conclusiones	57
Recomendaciones.....	58
Apéndices.....	67
Apéndice A: Matriz de consistencia.....	67

Apéndice B: Instrumento aplicado – ficha de registro.....	68
Apéndice C: Tasa de crecimiento de inversiones realizadas.....	68
Apéndice D: Porcentaje de reajuste tarifario	68
Apéndice E: Tiempo para importar un contenedor – solicitud a SUNAT	69
Apéndice F: Costo para importar un contenedor	69
Apéndice G: Número de contenedores atendidos	70
Apéndice H: Nivel de ocupación de puertos.....	70

Lista de tablas

Tabla 1 Puntajes obtenidos por Perú en el LPI, por categorías durante el 2016-2022	3
Tabla 2 Matriz de operacionalización de las variables	43
Tabla 3 Resultado coeficiente de correlación MIR - TIC	49
Tabla 4 Resultado valor "p" MIR - TIC	49
Tabla 5 Resultado coeficiente correlación RT - TIC	49
Tabla 6 Resultado valor "p" RT - TIC	50
Tabla 7 Resultado coeficiente correlación C - TIC.....	50
Tabla 8 Resultado coeficiente correlación C - CIC	51
Tabla 9 Resultado coeficiente correlación RT - CIC	51
Tabla 10 Resultado coeficiente correlación C - CIC	52
Tabla 11 Resultado coeficiente correlación MIR - NCA.....	53
Tabla 12 Resultado coeficiente correlación PRT - NCA	53
Tabla 13 Resultado coeficiente correlación C – NCA.....	54
Tabla 14 Resultado coeficiente correlación MIR - NOP	55
Tabla 15 Resultado coeficiente correlación PRT - NOP.....	55
Tabla 16 Resultado coeficiente correlación C - NOP	56

Lista de figuras

Figura 1 Ranking 5 del índice de conectividad Marítima Mundial	5
Figura 2 Ranking 5 del índice de conectividad Marítima nivel Latino América	6
Figura 3 Ranking del movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público y privado en el año 2021 (en toneladas métricas)	8
Figura 4 Comparativo de ingresos de cada puerto 2015 - 2016.....	9
Figura 5 Comparativo del tráfico de naves 2015 - 2016.....	10
Figura 6 Comparativo del tráfico de contenedores (TEUs) 2015 - 2016.....	10
Figura 7 Comparativo de ingresos de cada puerto 2017 - 2018.....	11
Figura 8 Comparativo de tráfico de naves 2017 - 2018	11
Figura 9 Comparativo del tráfico de contenedores (TEUs) 2017 - 2018	12
Figura 10 Área de concesión (metros cuadrados)	14
Figura 11 Plano del área de concesión del terminal Portuario Multipropósitos de Salaverry	14
Figura 12 Servicios en las actividades portuarias	27
Figura 13 Resultado valor “p” C – CIC	51
Figura 14 Resultado valor “p” PRT – CIC	52
Figura 15 Resultado valor “p” MIR - NCA	53
Figura 16 Resultado valor “p” PRT – NCA	54
Figura 17 Resultado valor “p” MIR – NOP	55
Figura 18 Resultado valor “p” PRT – NOP	56

Resumen

El presente proyecto tiene como objetivo identificar la correlación entre la concesión y el desempeño logístico del puerto de Salaverry durante el período de 2018 a 2021. Se recopilaron datos mediante una hoja de registro, con información de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), informes de OSITRAN y tarifarios del puerto. El método general de la investigación es deductivo, de tipo aplicada, y de nivel descriptivo-correlacional. Para el análisis de datos, se empleó un modelo de regresión con un intervalo de confianza del 95 % y un nivel de significancia del 5 %. Los resultados indican que la concesión y la eficiencia logística (tiempo para importar un contenedor y costo de importación) presentan un alto grado de asociación del 99 %. Es decir, la concesión influyó significativamente en el desempeño logístico del puerto de Salaverry.

Palabras clave: Concesión, desempeño logístico y puerto.

Abstract

The objective of this project is to identify the assessment between the concession and the logistics performance of the port of Salaverry during the period from 2018 to 2021. Data were collected using a registration sheet, with information from the National Superintendence of Customs and Tax Administration (SUNAT), OSITRAN reports and port tariffs. The general method of the research is deductive, of the applied type, and of a descriptive-correlational level. For data analysis, a regression model was used with a confidence interval of 95% and a significance level of 5 %. The results indicate that the concession and logistics efficiency (time to import a container and import cost) present a high degree of association of 99 %. That is, the concession significantly influenced the logistics performance of the port of Salaverry.

Key words: Concession, logistics performance and port.

Introducción

En el contexto de una economía globalizada y la búsqueda constante de eficiencia en la gestión de infraestructuras clave, la concesión de puertos se ha posicionado como una estrategia fundamental para mejorar su operatividad, competitividad y sostenibilidad. La concesión portuaria no solo implica la transferencia de la operación y administración de instalaciones marítimas a entidades privadas, sino que también representa un modelo que fomenta inversiones significativas en modernización y expansión, facilitando un mejor servicio a los usuarios y una integración más efectiva en las cadenas logísticas globales.

En el caso específico del puerto de Salaverry, ubicado estratégicamente en la costa norte del Perú, la concesión ha marcado un punto de inflexión en su desarrollo, promoviendo la modernización de instalaciones, la optimización de procesos y la atracción de inversiones. El presente estudio tiene como objetivo describir la influencia de la concesión en el desempeño logístico del puerto de Salaverry, explorando cómo esta medida ha impactado en la eficiencia operativa, la infraestructura y la capacidad de carga.

En última instancia, nuestro análisis de la influencia de la concesión en el desarrollo del puerto de Salaverry servirá como base para comprender mejor el impacto de este tipo de iniciativas en el contexto más amplio del desarrollo económico y de la infraestructura portuaria a nivel mundial.

Capítulo I: Planteamiento del estudio

1.1. Delimitación de la investigación

La investigación se ha delimitado en los siguientes aspectos:

1.1.1. Territorial

La investigación se realizará espacialmente en el departamento de La Libertad en la provincia de Trujillo, específicamente en el puerto de Salaverry, considerando las actividades portuarias que se desarrollan dentro del puerto; la investigación analizará los puntos negociados en el contrato de concesión y adendas obtenidas por el Consorcio Transportadora Salaverry S.A. que está conformado por el Grupo Tramarsa.

1.1.2. Temporal

El presente estudio se delimitará en el tiempo siguiendo la línea temporal concernientes a los periodos 2018 – 2021.

1.1.3. Conceptual

Esta investigación se delimitará conceptualmente al estudio de la influencia de la concesión en el desempeño logístico del puerto de Salaverry durante los años 2018 a 2022, tomando como referencia el estudio “Metodología para la evaluación de desempeño logístico de comercio exterior a nivel nacional” realizado por la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) y encargado a la empresa Steer Davies Gleave para su ejecución. Los indicadores de desempeño logístico que se analizarán incluyen logística eficiente, logística eficaz e infraestructura.

Asimismo, esta investigación se basará en el informe anual de desempeño del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, elaborado por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, así como en el Contrato de Concesión aprobado por el MTC mediante Decreto Supremo No. 010-

2018-MTC, de fecha 11 de julio de 2018, y posteriormente suscrito con la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. el 1 de octubre de 2018.

Se analizarán los puntos principales del contrato de concesión que impactan directamente en el desarrollo portuario de Salaverry, tales como la tasa de crecimiento de las inversiones realizadas entre el Estado peruano y la concesionaria, así como el reajuste tarifario efectuado por esta última.

1.2. Planteamiento del problema

La internacionalización de los mercados ha generado un vínculo cada vez más estrecho entre los países del mundo, donde la distancia ya no representa un obstáculo para el comercio internacional. El nuevo reto que enfrentan tanto el Estado como las empresas es facilitar y agilizar el flujo de mercancías y las cadenas de suministro.

El comercio internacional se refiere al intercambio de bienes y servicios entre las naciones, y surge debido a la incapacidad de los estados para producir todo lo que sus economías requieren para desarrollarse. Basado en las teorías de la ventaja comparativa, cada país se especializa en aquellos sectores donde tiene una ventaja más eficiente o absoluta, permitiéndole ofrecer productos de mejor calidad a menor costo (Centro Europeo de Postgrado, 2022).

Asimismo, el desempeño logístico desempeña un papel fundamental en el comercio internacional, ya que una logística eficiente y eficaz conecta el mercado local con el mercado internacional, facilitando el intercambio de productos y aumentando el flujo comercial entre países.

Desde 2007, el Banco Mundial realiza un estudio sobre el Índice de Desempeño Logístico. Este estudio se lleva a cabo cada dos años y se basa en la cadena logística portuaria de cada país, midiendo siete indicadores: competitividad y calidad de servicios logísticos, facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, frecuencia de arribo de embarques,

eficiencia en el despacho aduanero, facilidad para localizar y dar seguimiento a los envíos, y el plazo de entrega de importaciones y exportaciones (Banco Mundial, 2018).

Según los informes del Banco Mundial de 2018 y 2022, en el año 2018, los cinco primeros países en el ranking de rendimiento portuario fueron Arabia Saudita, Catar, Ucrania, Jordania e Indonesia, como se muestra en la Tabla 1. Perú se ubicó en el puesto 83, con un puntaje de 2.69, representando un retroceso respecto al año 2016, en el que ocupó el puesto 63 con un puntaje total de 2.89 (Banco Mundial, 2018).

En el más reciente estudio de 2022, los cinco primeros lugares en el ranking estuvieron encabezados por Singapur, con un puntaje de 4.3, seguido por Finlandia (4.2), y Dinamarca, Alemania y Países Bajos, cada uno con un puntaje de 4.1.

Respecto a los países latinoamericanos, Brasil ocupó el puesto 51 con un puntaje de 3.2, seguido por Panamá en el puesto 57 con un puntaje de 3.1, y Chile y Perú en el puesto 61, con un puntaje de 3.0. Este último puntaje representa el mejor resultado alcanzado por Perú, que en el informe anterior había quedado en el puesto 83, con un puntaje de 2.69 (Banco Mundial, 2023).

Tabla 1

Puntajes obtenidos por Perú en el LPI, por categorías durante el 2016-2022

Año	Posición de Perú	Puntaje Global de Perú	Puntaje por categoría						
			Competencia y calidad de servicios	Facilidad para coordinar em.	Frecuencia de arribo de embarques	Facilidad para localizar y seguimiento	Eficiencia de despacho aduanero	Plazo de entrega para las exportaciones	Plazo de entrega para las importaciones
2016	69	2.89	2.87	2.91	3.23	2.94	2.76	2	1
2018	83	2.69	2.42	2.84	3.45	2.55	2.53	2	4
2020					COVID – 19				
2022	61	3	2.70	3.10	3.40	3.40	2.60		

Nota. Tomado de los informes del Banco Mundial 2016 – 2022.

De acuerdo con la Tabla 1, Perú ha experimentado variaciones en las diversas categorías evaluadas por el Banco Mundial. En 2022, la frecuencia de arribo de embarques disminuyó a 3.40, y no se especifica el plazo de entrega para las exportaciones e importaciones. A pesar de la paralización de actividades durante la pandemia, se observó una mejora en algunos de los índices evaluados, así como una disminución en ciertas variables.

Desde el inicio de la concesión, el puerto de Salaverry ha ampliado su infraestructura con diversas obras, como el incremento de más del 50 % en la capacidad de los muelles 1 y 2, el dragado permanente, el acondicionamiento de nuevos almacenes, así como la adquisición de equipamiento portuario de última generación y la diversificación de los servicios portuarios (Energiminas, 2023).

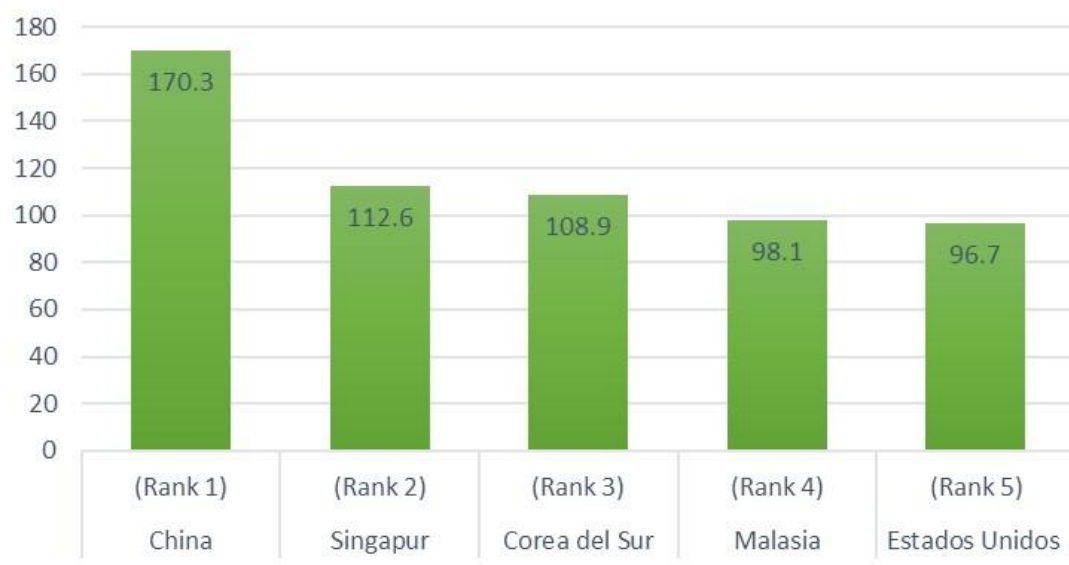
Diego Cassinelli Montero, Gerente General de Salaverry Terminal Internacional, afirma que “Gracias al proyecto de modernización del terminal portuario de Salaverry estamos operando al 100 % de la capacidad productiva, incrementando la competitividad y ubicándonos en el radar de nuevos clientes. Se ha generado empleo directo para más de 250 trabajadores, de los cuales más del 90 % son habitantes de Salaverry y Trujillo” (Energiminas, 2023).

En ese sentido, se puede deducir que la concesión ha impulsado el desarrollo del puerto de Salaverry; sin embargo, aún queda un largo camino por recorrer, ya que persisten deficiencias en el ámbito logístico. Estas deficiencias han sido evidenciadas en varios informes internacionales, como el Índice de Conectividad Marítima (LSCI, por sus siglas en inglés).

Según el informe del Índice de Conectividad Marítima, los primeros cinco países en el ranking son China, Singapur, Corea del Sur, Malasia y Estados Unidos, como se muestra en la Figura 1. Por otro lado, los cinco últimos lugares los ocupan Islas Cook, Gibraltar, Niue, Islas Caimán y Paraguay (Dirección de Inteligencia Competitiva, 2021).

Figura 1

Ranking 5 del índice de conectividad Marítima Mundial

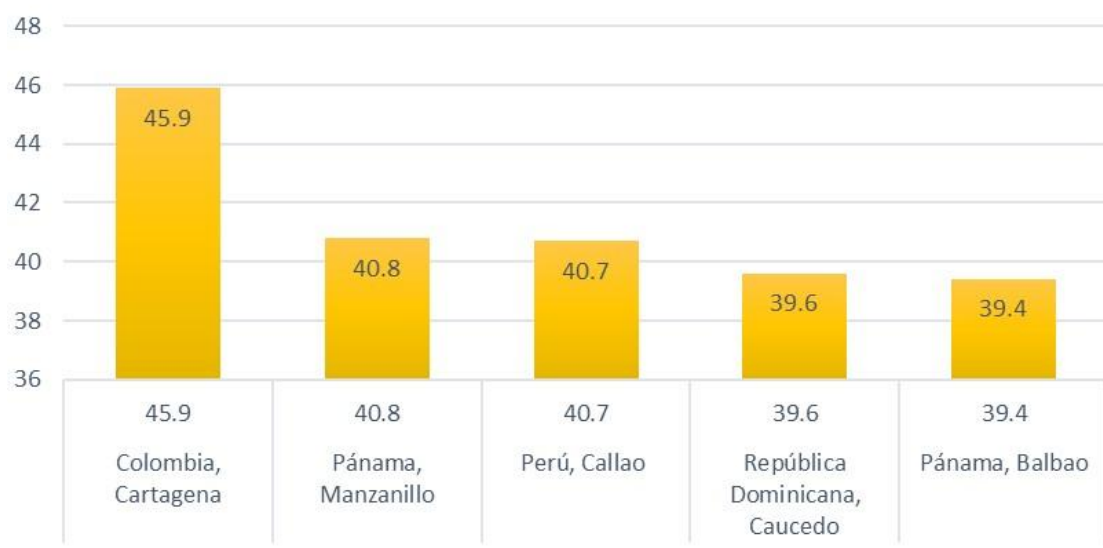


Nota. Tomado del informe del Índice de Conectividad Marítima (2021).

En América Latina y el Caribe, Panamá cuenta con el mejor rendimiento en el Índice de Conectividad Marítima (LSCI), seguido por Colombia, México y República Dominicana. Estos países destacan por aprovechar su ubicación geográfica, realizar inversiones en infraestructuras portuarias adecuadas, implementar procesos ágiles y utilizar tecnologías de vanguardia, lo que facilita incrementar su conexión con otros puertos y países (Dirección de Inteligencia Competitiva, 2021).

Figura 2

Ranking 5 del índice de conectividad Marítima nivel Latino América



Nota. Tomando del informe del Índice de Conectividad Marítima (2021).

En este informe también se mencionan los puertos con mayor conectividad para el tercer trimestre de 2021, siendo estos el puerto de Cartagena (Colombia), el puerto de Manzanillo (Panamá), el puerto del Callao (Perú) y el puerto Multimodal Caucedo (República Dominicana), tal como se muestra en la Figura 2 (Dirección de Inteligencia Competitiva, 2021).

De igual manera, otro informe que evalúa el rendimiento de los puertos a escala global es el Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI), creado por el Banco Mundial y la Unidad de Inteligencia de Mercados de S&P Global. Este índice clasifica 348 puertos de contenedores a nivel mundial en función de su eficiencia, considerando el tiempo que tarda un barco desde su arribo al puerto hasta que deja el puesto de atraque tras finalizar su intercambio de carga (ComexPerú, 2023).

Este reporte destaca al puerto de Yangshan, en China, que ocupa la primera posición, a pesar de los períodos de intensas alteraciones provocadas por tifones y otros factores durante 2022. En cuanto a los puertos peruanos, el informe incluye a los puertos de Callao y Paita, que ocupan los puestos 35 y 101 a nivel mundial, respectivamente. El puerto latinoamericano más

destacado es el de Cartagena (Colombia), ubicado en el quinto lugar del ranking (ComexPerú, 2023).

Como se observa en ambos informes, el puerto del Callao figura en estos rankings; además, en el segundo informe, el puerto de Paita ocupa el puesto 101 a nivel mundial. Sin embargo, el puerto de Salaverry, a pesar de las inversiones y mejoras, no logra entrar en estos rankings.

El desarrollo portuario en Perú ha evolucionado significativamente en los últimos años. Según el Plan Estratégico Institucional 2020-2026, Perú cuenta con 60 terminales portuarios, de los cuales 14 son de uso público y 46 de uso privado (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2023). Esto contribuye al desarrollo económico del país y al crecimiento de cada región; sin embargo, los procesos portuarios están sujetos a factores internos y externos que pueden influir positiva o negativamente en su desarrollo.

La Autoridad Portuaria Nacional (2022), en el Boletín de Estadísticas Portuarias 2021, indica que el puerto de Salaverry se encuentra en el puesto número 7 en el ranking de movimiento de carga entre los terminales portuarios de uso público y privado durante el año 2021, como se muestra en la Figura 3. Las primeras posiciones en el ranking se asignaron a aquellos puertos que movilizaron más de un millón de toneladas métricas en ese mismo año.

Figura 3

Ranking del movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público y privado en el año 2021 (en toneladas métricas)

Rank	Puerto	Terminales Portuarios	Uso	Toneladas métricas	Estadísticas
1	CALLAO	TNM Callao - APMTC	Público	19,953,574	
2	SAN NICOLAS	TP Shougan Hierro Perú	Privado	18,627,622	
3	CALLAO	T Zona Sur Callao - DPWC	Público	16,561,401	
4	CALLAO	T Multiboyas Refinería La Pampilla - REPSOL	Público	7,577,332	
5	MATARANI	TP Matarani - TISUR	Público	6,463,242	
6	BAYÓVAR	TP Misky Mayo - VALE	Privado	4,305,837	
7	SALAVERRY	Salaverry Terminal Internacional (STI)	Público	3,669,186	
8	CALLAO	T Embarque Concentrado Minerales - TC	Público	3,069,340	
9	PAITA	TP Paíta - TPE	Público	2,977,318	
10	PISCO	TP Camisea - PLUSPETROL	Privado	2,824,013	
11	HUARMEY	TP Punta Lobitos - ANTAMINA	Privado	2,725,130	
12	PISCO	TP PERU LNG MELCHORITA	Privado	2,579,896	
13	CALLAO	T Multiboyas Conchán - PETROPERU	Privado	2,265,931	
14	PISCO	TP General San Martín - PARACAS	Público	2,173,479	
15	MATARANI	T Multiboyas Mollendo - PETROPERÚ (EX CONSORCIO TERMINAL	Privado	1,686,513	
16	CALLAO	TP UNACEM	Privado	1,283,752	
17	TALARA	TP Refinería Talara Muelle Carga Líquida - PETROPERU	Privado	1,265,877	
18	TALARA	T Multiboyas Punta Arenas - PETROPERU	Privado	1,178,540	
19	CALLAO	T Multiboyas PURE BIO FUELS	Privado	1,151,451	
20	BAYÓVAR	TP PETROPERU - Bayóvar	Privado	1,019,540	
	Otros TP			7,443,688	

Nota. Autoridad Portuaria Nacional (2022).

Antes de la concesión, el puerto de Salaverry estaba bajo la gestión de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU S.A.), una entidad estatal de derecho privado, establecida mediante el Decreto Legislativo N.º 098, dedicada al sector de transportes y comunicaciones. Esta entidad se rige por las regulaciones y directrices establecidas por la corporación Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), como entidad líder de la actividad empresarial estatal (ENAPU S.A., 2016).

De acuerdo con el informe de ENAPU S.A. (2016), el puerto de Salaverry se consolidó como el principal generador de ingresos, aportando un 72 % del total. Sin embargo, el movimiento de carga se mantuvo similar en 2015 y 2016, con una variación mínima, ya que en ambos años se transportó prácticamente el mismo volumen de carga sólida a granel (importación de maíz, soya y trigo, y exportación de concentrado de cobre) y de carga fraccionada (importación de clínker y fertilizantes).

Figura 4*Comparativo de ingresos de cada puerto 2015 - 2016*

COMPARATIVO DE INGRESOS 2015 - 2016
(En Soles)

TERMINAL	2015	2016	%	Participación
Salaverry	22,255,590	21,509,208	-3%	72%
Chicama	-	-	-	-
Supe	88,455	142,682	61%	0.5%
Huacho	85,702	109,916	28%	0.4%
Ilo	3,951,753	4,149,545	0%	14%
Arica	1,037,479	1,463,369	41%	5%
Iquitos	2,415,463	2,152,647	-11%	7%
Yurimaguas	519,338	500,085	-4%	2%
Pto. Maldonado	371	-	-100%	0%
TOTAL	30,554,151	30,027,452	-2%	100%

Nota: Informe Anual 2016 (ENAPU S.A.).

Como se puede ver en la Figura 4, el puerto de Salaverry en el año 2016 tuvo una disminución del 3 % a comparación del año 2015. Así mismo el estado de ganancias y pérdidas comparativo arroja en el periodo 2016 una pérdida de s/.5,604,684.86 (ENAPU S.A., 2016).

Figura 5

Comparativo del tráfico de naves 2015 - 2016

Comparativo del Tráfico de Naves 2015 - 2016

(Unidades)

	2015			2016			Variación Anual
	Alto Bordo	*Naves Menores	Total Año 2015	Alto Bordo	* Naves Menores	Total Año 2016	
Total	263	9,228	9,491	245	8,187	8,432	-11.2%
Salaverry	206	10	216	195	10	205	-5.1%
Ilo	34	59	93	40	91	131	40.9%
MASP Arica	21	151	172	8	124	132	-23.3%
Iquitos	2	6,019	6,021	2	5,327	5,329	-11.5%
Chicama	0	0	0	0	0	0	n.a.
Supe	0	2,119	2,119	0	1,711	1,711	-19.3%
Huacho	0	519	519	0	635	635	22.4%
Yurimaguas	0	330	330	0	285	285	-13.6%
Pto. Maldonado	0	21	21	0	4	4	-81.0%

* Naves menores: chatas, lanchones

Nota. Informe Anual 2016 (ENAPU S.A).

Figura 6

Comparativo del tráfico de contenedores (TEUs) 2015 - 2016

Comparación del Tráfico de Contenedores 2015 - 2016

(TEUs)

	2015	2016	Variación
Total	4,787	6,662	39.2%
Salaverry	0	0	0.0%
Ilo	3,382	4,750	40.4%
MASP Arica	1,371	1,841	34.3%
Iquitos	28	32	14.3%
Yurimaguas	6	39	550.0%

Nota. Informe Anual 2016 (ENAPU S.A).

Como se muestra en la Figura 5, el puerto de Salaverry experimentó en 2016 una disminución del 5.1 % en el tráfico de naves en comparación con el año 2015. Asimismo, en los años 2015 y 2016, el puerto de Salaverry no registró tráfico de contenedores, tal como se observa en la Figura 6.

ENAPU S.A. administró y operó el Terminal Portuario de Salaverry hasta el 30 de octubre de 2018. Posteriormente, el terminal fue entregado en concesión a la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. (ENAPU S.A., 2018).

Figura 7

Comparativo de ingresos de cada puerto 2017 - 2018

TERMINAL	2017	2018	%	Participación
Salaverry (*)	26,445,813	20,522,324	-22%	67%
Chicama	0	0		
Supe	173,674	162,389	-6%	0.5%
Huacho	92,136	153,931	67%	0.5%
Ilo	4,393,227	4,303,046	-2%	14%
Arica	1,827,898	1,797,731	-2%	6%
Iquitos	2,277,420	3,028,978	33%	10%
Yurimaguas	715,890	687,793	-4%	2%
Pto. Maldonado	0	0		0%
TOTAL	35,926,058	30,656,192	-15%	100%

Nota. Informe Anual 2018 (ENAPU S.A) hasta el 30 de octubre de 2018.

Figura 8

Comparativo de tráfico de naves 2017 - 2018

	2017			2018			Variación Anual
	Alto Bordo	* Naves Menores	Total Año 2017	Alto Bordo	* Naves Menores	Total Año 2018	
Total	265	7,619	7,884	220	8,419	8,639	9.6%
Salaverry**	219	11	230	176	0	176	-23.5%
Ilo	45	90	135	34	112	146	8.1%
MASP Arica	0	81	81	0	85	85	4.9%
Iquitos	1	5,695	5,696	10	5,064	5,074	-10.9%
Chicama	0	0	0	0	0	0	n.a.
Supe	0	1,028	1,028	0	1,851	1,851	80.1%
Huacho	0	425	425	0	992	992	133.4%
Yurimaguas	0	277	277	0	309	309	11.6%
Pto. Maldonado	0	12	12	0	6	6	-50.0%

Nota. Informe Anual 2018 (ENAPU S.A) hasta el 30 de octubre de 2018.

Como se muestra en la Figura 7, los ingresos disminuyeron el 22 % respecto al año 2017. Así mismo el tráfico de naves disminuyó el 23.5 %, tal como se muestra en la Figura 8.

Figura 9

Comparativo del tráfico de contenedores (TEUs) 2017 - 2018

	2017	2018	Variación
Total	11,725	8,947	-23.7%
Salaverry*	1,931	40	n.a.
Ilo	6,672	5,295	-20.6%
MASP Arica	3,111	3,607	15.9%
Iquitos	1	5	400.0%
Chicama	0	0	n.a.
Supé	0	0	n.a.
Huacho	0	0	n.a.
Yurimaguas	10	0	-100.0%
Pto. Maldonado	0	0	n.a.

Nota. Informe Anual 2018 (ENAPU S.A) hasta el 30 de octubre de 2018.

Como se observa en la Figura 9, el tráfico de contenedores fue menor en comparación con el año 2018.

La concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry se adjudicó al Consorcio Transportadora Salaverry S.A. (compuesto por Tramarsa y Naviera Tramarsa) el 31 de mayo de 2018, quienes asumieron la responsabilidad de la ampliación de las instalaciones, así como su operación y mantenimiento, por un período de 30 años. El puerto ofrece servicios de transporte internacional de productos a granel (trigo, maíz, azúcar, fertilizantes, entre otros), minerales, carga fraccionada y contenedores, abarcando áreas terrestres y acuáticas en la concesión (Salaverry Terminal Internacional, 2019).

De acuerdo con Fernández (2015), la concesión es el procedimiento mediante el cual el poseedor de ciertas atribuciones y facultades, o de determinados bienes y derechos, delega su uso o explotación a un tercero. Por tanto, se concluye que la concesión es un acto administrativo bilateral de gestión contractual.

Existen diferentes tipos de concesión: de bienes públicos, en la cual únicamente se entrega el bien para su administración y explotación; y de obra pública, en la que se otorga el

bien para su explotación, con la obligación adicional de invertir en infraestructura. Estas concesiones constituyen una forma de asociación público-privada (Guzmán, 2020).

El marco legal vigente en relación con el sistema de concesiones establece que las obras públicas de infraestructura pueden entregarse en concesión para que particulares procedan a su ejecución y explotación. La implementación de la infraestructura puede incluir, de manera independiente, su construcción, restauración o expansión. La explotación de la obra abarca su mantenimiento o conservación, la provisión del servicio que se ofrece sobre ella y el derecho a exigir un pago (Manayalle, 2006).

La concesión tiene como objetivo el diseño, financiamiento, inversión, mantenimiento, explotación y transferencia de un proyecto de infraestructura pública durante un período específico de tiempo. Así, el Terminal Portuario Marítimo de Salaverry debe estar diseñado para atender embarques y desembarques de carga y pasajeros, así como para operaciones de tracción, manipulación y almacenamiento, de acuerdo con los niveles de servicio, estándares técnicos, normas ambientales y normativa aplicable del Estado peruano; todos estos requisitos están especificados en el contrato del puerto de Salaverry (OSITRAN, 2018).

A nivel doctrinal, las concesiones se interpretan como operaciones económicas y financieras realizadas entre inversores privados y el Estado. En este contexto, mediante la firma de un contrato de concesión, el Estado otorga a un individuo o entidad, conocido como concesionario, la administración de un servicio público (Tassara, Gárate, & Cánepa, 2009).

En el contrato de concesión del puerto de Salaverry se identifican las áreas terrestres y acuáticas que fueron concesionadas, así como el área total de explotación, como se muestra en la Figura 10. Además, el plano del área de concesión puede observarse en la Figura 11.

Figura 10

Área de concesión (metros cuadrados)

AREA DE CONCESIÓN		
Área terrestre	1, 200,034.463 m ²	120.00 has
Área acuática	1, 842,440.688 m ²	184.24 has
Area total	3, 042,475.151 m ²	304.25 has

Nota: Gerencia de Administración del Ositrán.

Figura 11

Plano del área de concesión del terminal Portuario Multipropósitos de Salaverry



Nota. Gerencia de Administración del Ositrán.

La inversión privada, mediante la privatización y el otorgamiento de concesiones, permitió la recuperación de la infraestructura de la región, proporcionando servicios más

amplios y de mejor calidad que el público y la economía en general demandaban (Lucioni, 2004).

Con base en los puntos ya mencionados, surge la necesidad de conocer la influencia de la concesión en el desempeño logístico del puerto de Salaverry. De esta manera, se podrá determinar si la concesión tuvo una influencia positiva o negativa en su desempeño logístico, así como identificar los beneficios y avances que esta medida trajo al puerto de Salaverry.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general.

¿De qué manera la concesión influye en el desempeño logístico del puerto de Salaverry en los años 2018-2022?

1.3.2. Problemas específicos.

¿De qué manera la concesión influye en la logística eficiente del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?

¿De qué manera la concesión influye en la logística eficaz del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?

¿De qué manera la concesión influye en la infraestructura del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general.

Determinar la influencia de la concesión en el desempeño logístico del puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

1.4.2. Objetivos específicos.

Determinar la influencia de la concesión en la logística eficiente del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

Determinar la influencia de la concesión en la logística eficaz del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

Determinar la influencia de la concesión en la infraestructura del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

1.5. Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación teórica.

Según Bernal (2010) considera que “existirá una justificación teórica cuando el propósito del estudio sea el de generar reflexión o un debate sobre el conocimiento ya existente.” (p.106).

Esta investigación aportará un análisis sobre la influencia de la concesión en el en el desempeño logístico del puerto de Salaverry en los años 2018 – 2022; ya que es importante medir el aporte económico de la concesión sobre el puerto concesionado, de esta manera.

En este punto se considera la teoría que se abordará como modelos, teorías, y sus respectivos autores

1.5.2. Justificación práctica.

Según Bernal (2010) considera que “una investigación tendrá justificación práctica cuando su desarrollo ayudará a resolver un problema” o en el caso de esta buscará generar conocimiento que ayude al sector portuario.

Esta investigación proporcionará una visión de las mejoras que se han ido implementado gracias a la concesión y si estas influyen en el desempeño

logístico del Puerto de Salaverry. A través de la información recopilada, se buscará validar el impacto de la concesión en el desempeño logístico.

Capítulo II: Marco teórico

2.1. Antecedentes de la investigación

Artículos científicos.

Alcázar & Lovatón (2005), en el artículo titulado *Evaluación de la concesión del puerto de Matarani: ¿Quién ganó y quién perdió?*, publicado por el Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE), tuvieron como objetivo evaluar la mejora en el funcionamiento del puerto con la concesión, mediante el análisis de un modelo de concesión, dar a conocer las características del proceso de concesión, estimar su impacto en la economía e identificar las implicancias para la concesión de otros puertos del país. La investigación se basó en una metodología cuantitativa, de nivel exploratorio, utilizando una ficha de recolección de datos para comparar el desempeño actual con el previo a la concesión.

Los principales resultados indicaron que los aspectos considerados en la elección del concesionario ganador fueron la vigencia del contrato, las metas de inversión, la calidad de los servicios, la contraprestación al Estado y la manera en que se abordó la competencia. Estos factores fueron evaluados para determinar su adecuación a los objetivos de la concesión. Se concluyó que, a pesar de que se valoró el factor de competencia (mayor pago inicial al Estado) con un enfoque financiero, el Gobierno otorgó la concesión del puerto a TISUR, una empresa que priorizó las metas de inversión y los criterios de calidad en el servicio. El modelo de concesión resultante es híbrido, con un alto grado de integración de servicios en Matarani, reflejando el tamaño de mercado y el control exclusivo de ciertos activos por parte del concesionario. Es decir, los servicios podrían ser regulados e incorporarse en el cálculo de la contraprestación al Estado, haciendo la operación del puerto más atractiva para un operador internacional con experiencia en el sector. Este artículo contribuye al presente estudio al exponer un modelo de concesión colaborativo entre el Estado y la concesionaria, y aborda

aspectos decisivos como la vigencia del contrato, las metas de inversión, la calidad de servicios y el impacto en el desempeño logístico del puerto.

Por su parte, Osejos *et al.* (2022), en el artículo titulado *La concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior*, publicado en la revista científica *Dominio de las Ciencias*, tuvieron como objetivo evaluar cómo la concesión del puerto de Manta impacta en el comercio exterior. La investigación se basó en una metodología aplicada, utilizando entrevistas como instrumento de recolección de datos. Los resultados principales señalaron un incremento progresivo en el número de vehículos y maquinaria movilizadas en el puerto de Manta, posicionándolo como el principal puerto de importación de vehículos en el país. Además, se constituyó como un puerto destacado en la región en operaciones de transbordo. Se concluyó que debe tomarse en cuenta el modelo de concesión para asegurar que los servicios portuarios se mantengan de calidad, es decir, las concesiones portuarias deben fomentar la inversión en infraestructura durante la vigencia del contrato, además de incrementar la productividad y competitividad del puerto. Este artículo contribuye al presente estudio al mostrar que algunos contratos de concesión portuaria están diseñados para favorecer a los concesionarios, siendo esencial priorizar la inversión en infraestructura, el fortalecimiento de la competitividad y el aumento de la productividad.

Velásquez (2021), en el artículo titulado *Competitividad portuaria desde la perspectiva de las OIGS: una revisión para el Grupo Puerto de Cartagena, Colombia*, publicado en la revista *Punto de Vista*, tuvo como objetivo realizar una disertación usando como sujeto de estudio al Puerto de Cartagena, comparando tres indicadores de competitividad y explicando los logros alcanzados en cada uno, así como los criterios y metodologías empleados en su determinación. La investigación se basó en una metodología cuantitativa, exploratoria-descriptiva, utilizando documentos, fichas metodológicas de cada indicador e informes emitidos por el Banco Mundial, UNCTAD y CEPAL.

Los resultados del estudio indican que la interpretación de la competitividad portuaria varía en función del indicador utilizado. En el caso del Puerto de Cartagena, su posición difiere entre los rankings de CEPAL, Banco Mundial y UNCTAD. Se concluyó que los indicadores empleados para evaluar la administración y competitividad logística portuaria resultan beneficiosos para los intereses estratégicos de cada puerto en función de los resultados obtenidos. Por ejemplo, según el ranking de CEPAL, el Puerto de Cartagena se sitúa en la cuarta posición de cinco, mientras que el Índice de Competitividad del Banco Mundial lo ubica en tercera posición entre cuatro países. En cuanto al LSCI de UNCTAD, el Puerto de Cartagena ocupa el primer lugar entre los puertos estudiados. El puerto cuenta con factores en infraestructura, ubicación geográfica y desempeño que le otorgan ventajas comerciales, posicionándolo como uno de los mejores puertos de América Latina y el Caribe. Este artículo contribuye al presente estudio al enriquecer las fuentes de indicadores para la medición del desempeño logístico del Puerto de Salaverry, mostrando que la clasificación puede variar según los criterios de evaluación.

Carpio & Vallejo (2009), en el artículo titulado *Análisis económico de concesión del puerto de Guayaquil y su impacto al comercio exterior*, publicado por la Escuela Superior Politécnica del Litoral, tuvieron como objetivo informar sobre las ventajas y desventajas que la concesión del puerto de Guayaquil aporta al comercio exterior y lo que representa para la Autoridad Portuaria de Guayaquil. La investigación se basó en una metodología cualitativa y descriptiva. Los resultados del artículo, tras analizar las ventajas y desventajas considerando los antecedentes, objetivo, plazo de la concesión, competencia, áreas de concesión y estándares del proyecto, indican que la concesión influirá positivamente en la logística interna con mayor flujo comercial y, a corto plazo, reducirá los costos de transporte. Este artículo contribuye a la investigación afirmando que las concesiones en puertos generan ventajas como mayor

eficiencia en la logística interna debido a la simplificación de procesos, tarifas competitivas y mejoras en infraestructura gracias a la inversión realizada.

Rondan, Aguilar & Ortiz (2007), en el artículo titulado *La concesión del Muelle Sur del Puerto del Callao: Una buena propuesta*, publicado por el Centro de Investigación Sociológicas, Económicas, Políticas y Antropológicas, tuvieron como objetivo resaltar la importancia de la concesión del Muelle Sur del Puerto del Callao, ya que cuando era administrado por ENAPU, el puerto no era competitivo debido a sus tarifas altas y a la falta de recursos y de un modelo adecuado (Tool Port). El artículo se basó en una metodología cualitativa y descriptiva. Los resultados mostraron que el sistema monooperador de la concesión portuaria permitió administrar la infraestructura y brindar servicios de manera exclusiva, estableciendo tarifas mínimas y estandarizando procesos operativos mediante la implementación de grúas. Se concluyó que las tarifas obtenidas gracias a la concesión son menores que las registradas en puertos chilenos, se simplificaron los cobros por servicios y facilidades portuarias, y se incentivó la competencia intraportuaria entre ENAPU y DP World Callao. Este artículo contribuye a la investigación al aportar una perspectiva sobre concesiones en otros puertos peruanos, demostrando que, bajo este contrato, se incentivan las inversiones y se reducen las tarifas, mejorando la competitividad del puerto.

Tesis nacionales e internacionales

Nacionales.

Paucar (2014), en su tesis titulada *Análisis de los factores que inciden en la competitividad del muelle norte del puerto de Callao, año 2012*, tuvo como objetivo establecer la incidencia del marco jurídico vigente en la competitividad del puerto, evaluar la influencia de la infraestructura, determinar la repercusión del ambiente para invertir, establecer la influencia de las políticas por parte de las autoridades y precisar la influencia de la capacitación del personal que labora en el puerto. La metodología utilizada fue cuantitativa, con un diseño

correlacional, y la muestra estuvo compuesta por 50 agentes que operan en el Muelle Norte, entre ellos: administradores, navieras, agencias de aduana, almacenes aduaneros y agencias marítimas. La investigación arrojó que factores como la infraestructura obtuvieron un nivel medio; sin embargo, el marco jurídico, el ambiente propicio para la inversión, las políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades y la capacitación del personal obtuvieron un nivel bajo, lo cual afecta la inversión en infraestructura realizada en el puerto. El autor concluyó que existe una incidencia directa significativa entre los factores mencionados, es decir, a medida que se incrementan estos factores, se eleva la competitividad del puerto. Además, el resultado del factor de infraestructura sugiere que es necesario continuar con las inversiones para incrementar la competitividad portuaria en el Muelle Norte del puerto del Callao.

Taica & Vásquez (2018), en su tesis *Relación entre el desempeño logístico y la competitividad en el Perú en el periodo 2007 – 2016*, tuvieron como objetivo general encontrar la relación entre la competitividad y el desempeño logístico. Asimismo, realizaron una descripción de los componentes utilizados en la construcción del índice de desempeño logístico. La investigación fue de tipo descriptiva-correlacional, con un diseño no experimental y longitudinal. La muestra estuvo conformada por el desempeño logístico y la competitividad en el periodo 2007 – 2016, y se utilizaron fuentes secundarias como artículos científicos, documentos estadísticos de instituciones, fichas de registro y portales de estadística como el Banco Mundial y Datos Macro. La investigación mostró que existe un alto grado de relación (80 %) entre ambas variables. Los componentes con mayor grado de asociación fueron la calidad de infraestructura relacionada con el comercio y transporte (0.73 %), la competitividad y calidad de los servicios logísticos (0.68 %) y la facilidad para localizar y dar seguimiento a los envíos (0.63 %). Se concluye que la evolución del desempeño logístico ha variado en el periodo de estudio: se incrementó de 2007 a 2012, alcanzando su punto más alto, pero descendió

en 2014, recuperándose en 2016. En síntesis, en Perú no existen políticas adecuadas para favorecer el progreso de la eficiencia logística.

Internacionales.

Rodríguez & Martínez (2020), en su tesis titulada *Desempeño logístico de República Dominicana: un análisis en busca de posicionar a República Dominicana dentro del top 10 de países con mejor desempeño logístico de la región de Latinoamérica y el Caribe*, buscaron identificar oportunidades de mejora en los indicadores de eficiencia del despacho aduanero, competitividad y calidad de los servicios logísticos. La investigación fue de enfoque mixto, con un diseño descriptivo. Para la recolección de datos cualitativos, se realizaron entrevistas a expertos y diagramas de flujo, y para los datos cuantitativos se emplearon diagramas de Pareto, gráficos de pastel y de barras. Los autores concluyeron que es necesario implementar mejoras en la eficiencia del despacho aduanero, tales como agilizar el proceso de solicitud de permisos mediante el VUCE, eliminar el uso de documentos físicos, minimizar el tiempo de aforo, reducir la intervención humana, ampliar el horario de funcionamiento de la aduana y mejorar la calidad del sistema SIGA.

Audel, Antonio & Flores (2011), en su tesis titulada *Metodología para evaluar proyectos de concesión portuarias en El Salvador*, tuvieron como objetivo proponer una metodología para evaluar y seleccionar un modelo de participación privada en forma de concesión que sea efectivo y eficiente para la operatividad y el desarrollo del sistema portuario en El Salvador. La investigación fue de tipo exploratorio, y el instrumento utilizado fue la entrevista al personal de la empresa objeto de estudio. Los resultados mostraron que la expansión económica está estrechamente relacionada con los costos de acceso a los mercados internos y externos, ya que los costos portuarios impactan los precios de las mercancías, requiriendo la integración de procesos para reducirlos. Se concluyó que la inclusión de participación privada en la operación, gestión, inversión y desarrollo de infraestructuras públicas ha sido exitosa en diversos países,

permitiendo a los gobiernos redirigir recursos financieros hacia obras sociales. Sin embargo, se identificó que el puerto La Unión presenta una baja capacidad para atraer cargas nuevas, dado que las líneas navieras eligen los puertos de destino y el país no produce suficiente carga para convertirse en un centro logístico o hub. Por tanto, es esencial que el puerto sea gestionado por empresas con experiencia en el sector.

Salama (2016), en su tesis titulada *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil*, tuvo como objetivo examinar la relación entre la globalización del transporte marítimo y el desarrollo portuario en los puertos de América del Sur, centrándose en Puerto Cabello y La Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), El Callao (Perú) y Santos (Brasil). La investigación, de tipo descriptivo y analítico, empleó instrumentos de recolección documental, de campo y experimentales. Los resultados indicaron que los principales indicadores de la globalización del transporte marítimo están estrechamente vinculados al desarrollo portuario y dependen de los modelos de administración portuaria implementados. Los puertos analizados mostraron diferencias en su gestión, desequilibrios en términos de equipamiento, infraestructura y eficiencia portuaria. En consecuencia, los países con desequilibrios en sus puertos en comparación con otros en la región deben modificar sus políticas públicas para reducir estas disparidades. La investigación también destaca que la concesión es una herramienta clave tanto para el desarrollo portuario como para la globalización del transporte marítimo. En los puertos donde se han otorgado concesiones, se ha observado una continua modernización de las infraestructuras, aumentando la capacidad para manejar contenedores y el calado de buques. El autor concluyó que los indicadores de la globalización del transporte marítimo están relacionados con aquellos del desarrollo portuario, observándose un desequilibrio negativo en los puertos venezolanos debido a la retirada de inversionistas y factores geográficos desfavorables. En contraste, los puertos de Brasil, Colombia y Perú están

modernizando sus infraestructuras para recibir buques de mayor tamaño y agilizar la cadena logística mediante inversiones en infraestructura, estableciéndose como bases regionales para inversores portuarios multinacionales.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Servicios portuarios

De acuerdo con la Plataforma Digital Única del Estado Peruano (2021), los servicios portuarios se definen como “aquellas actividades comerciales que se prestan a las naves, carga y pasaje en las zonas portuarias, en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación”. Referente a los servicios ofrecidos a la nave exclusivamente se tienen:

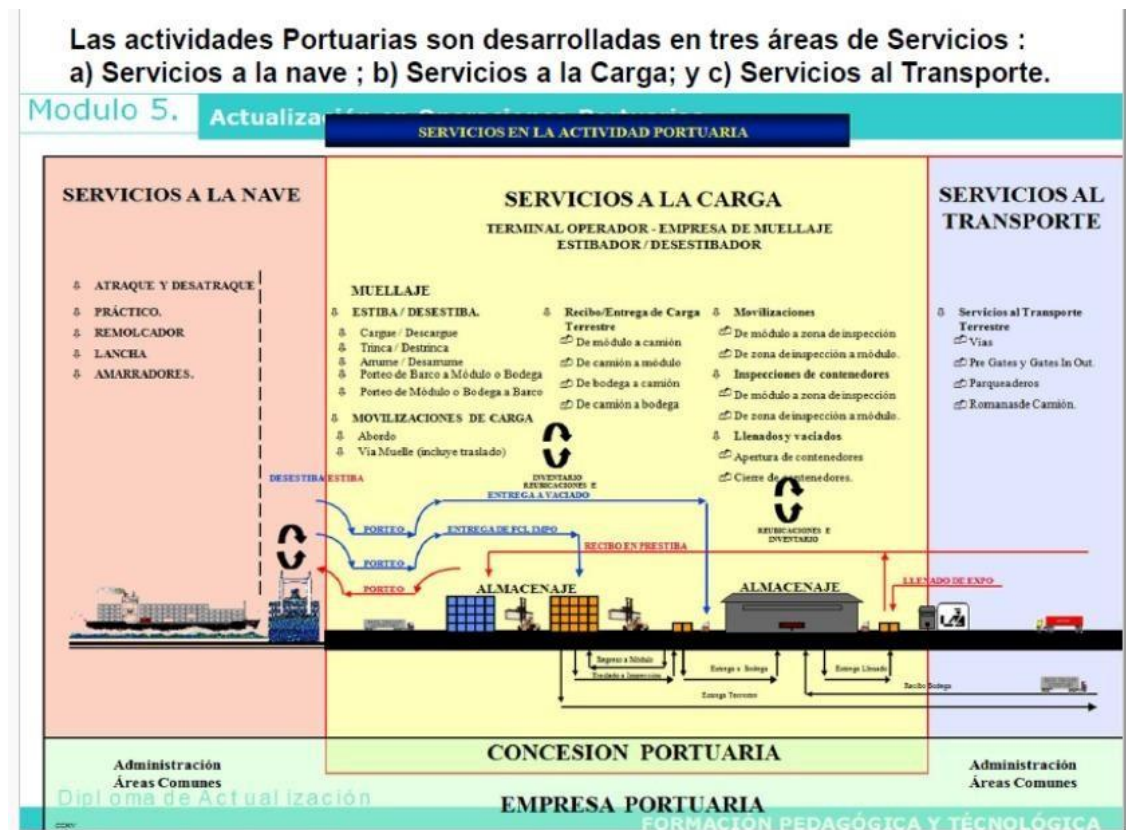
- **Practicaje:** servicio brindado a la nave a través del práctico, quien es responsable de orientar al capitán para atracar, desatracar, movilizar la nave y conducirla dentro del área portuaria. Este servicio garantiza la protección de la vida humana, la seguridad de la nave y las instalaciones portuarias, y previene daños ambientales y ecológicos.
- **Remolcaje:** servicio que asiste a las naves en el atraque, desatraque y movilización mediante el uso de remolcadores, durante las maniobras realizadas en la zona portuaria.
- **Amarre y desamarre:** servicio que consiste en recibir y asegurar las amarras de una nave, moverlas de un lugar a otro y liberarlas en los dispositivos preparados para este fin.
- **Buceo:** servicio que implica desplazarse o permanecer bajo el agua con equipo de buceo, para realizar inspecciones del fondo marino, reparaciones y mantenimiento de partes sumergidas de naves, artefactos navales o instalaciones portuarias.

Servicios ofrecidos a la carga:

- Estiba, desestiba, embarque, desembarque y transbordo de mercancías: servicio que incluye las labores de embarque, descarga, estiba, desestiba y transbordo entre las embarcaciones y los muelles o viceversa, así como entre embarcaciones dentro de la zona portuaria.
- Almacenamiento: servicio responsable de resguardar y conservar la carga de terceros en almacenes autorizados dentro de la zona portuaria hasta su distribución a los consignatarios o sus representantes. En el caso de almacenamiento de combustible líquido, este servicio se presta en naves o artefactos navales diseñados y autorizados para dicho fin.
- Avituallamiento de naves: servicio que abastece a la nave con suministros como alimentos, combustible de uso doméstico, lubricantes, productos químicos, repuestos, materiales de mantenimiento, medicinas, agua y en general todos los productos y materiales necesarios para su funcionamiento, excluyendo el combustible destinado a la operatividad de la nave.
- Abastecimiento de combustible: servicio que consiste en proveer combustible a las naves en la zona portuaria mediante tuberías fijas desde tierra, embarcaciones o vehículos de transporte terrestre diseñados y autorizados para el transporte de combustible líquido, usando bombas, tuberías y/o mangueras específicas para este fin.

Figura 12

Servicios en las actividades portuarias



Nota. Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso.

Tiempo total de liberación de mercancías de importación (TTLM).

El TTLM mide el tiempo total de despacho en el régimen de importación para el consumo, abarcando desde la llegada del medio de transporte hasta la autorización del levante de la declaración de mercancías por las principales intendencias de aduana del Perú, con el objetivo de promover medidas que contribuyan a su reducción. La optimización en los tiempos de atención del despacho de importación impactará directamente en la calidad del servicio al usuario, permitiéndole disponer de su mercancía en un plazo más corto (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2018).

DAM RCE (Relación de cargas a embarcar).

La RCE es enviada por el depósito temporal cuando la mercancía se pone a disposición de la autoridad aduanera en su recinto. También puede ser transmitida por el propietario o consignante, cuando la mercancía es presentada a la autoridad aduanera en el local designado por el exportador o en el lugar determinado por la autoridad aduanera.

En la RCE se detallan los datos de la carga y los vehículos utilizados para el traslado de la mercancía hacia el terminal aeroportuario, portuario, complejo aduanero de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao o puesto de control fronterizo. Los datos de la carga se transmiten únicamente cuando el traslado se realiza mediante faja, tubería, cable o vehículo sin placa única nacional de rodaje. Esto también aplica si el local designado por el exportador es un terminal portuario de uso exclusivo o privado, o si el depósito temporal es intra-portuario o intra-aeroportuario.

La RCE se envía antes de la salida de la mercancía del depósito temporal, del local designado por el exportador o del lugar designado por la autoridad aduanera, según corresponda. Con la numeración de la RCE y la información del vehículo (cuando aplique), se autoriza la salida del recinto con destino al puerto, complejo aduanero de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao o puesto de control para vías marítima, fluvial o terrestre, o se autoriza el embarque para la vía aérea (SUNAT, 2018.)

RM (Recepción de la mercancía).

El depósito temporal transmite la RM antes de enviar la RCE, de la siguiente manera:

- a) Una RM por contenedor, cuando la carga es embarcada en contenedor y la totalidad corresponde a una declaración.
- b) Una RM o más por bultos, pallet o granel:
 - Cuando la carga es embarcada en estas modalidades.

- Cuando la carga es embarcada en contenedor y corresponde a más de una declaración, por tratarse de carga consolidada.

La transmisión de la RM incluye la recepción de la mercancía y la información del vehículo con el que ingresa al depósito temporal, cuando sea necesario. Si los datos son correctos, el sistema informático asigna un número a la RM; en caso contrario, se notifica el motivo del rechazo para realizar las correcciones pertinentes (SUNAT, 2018).

Concesión.

Fernández (2015) define la concesión como “modo de gestión de un servicio mediante el cual una entidad pública, que es el concedente, delega a una empresa o persona privada, denominada el concesionario, la responsabilidad de administrar un servicio público. Este acuerdo se lleva a cabo a través de un contrato, y la gestión se realiza bajo el costo y riesgo del concesionario, quien tiene derecho a recibir una compensación a través de las tarifas cobradas a los usuarios del servicio” (p. 125).

La concesión portuaria es un contrato administrativo mediante el cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice temporalmente áreas para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación (Agencia Nacional de Infraestructura, s.f.).

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, con personería jurídica de derecho público y autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera. Su función es promover las inversiones privadas bajo las modalidades de Asociaciones Público-Privadas (APP), Proyectos en Activos (PA) y Obras por Impuestos (OXI), con el objetivo de incorporarlas en servicios públicos, infraestructura pública, activos, proyectos y empresas del Estado, conforme a sus atribuciones.

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) en el Perú son una modalidad de participación de la inversión privada que permite distribuir adecuadamente los riesgos del proyecto y destinar recursos, preferentemente del sector privado, para la implementación de proyectos que garanticen niveles óptimos de servicio para los usuarios (Congreso de la República del Perú, 2018, Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1362).

2.3 Teorías de soporte

2.3.1 Teoría general de la concesión.

Según Calafell (s.f.), el concepto de concesión desde un punto de vista administrativo se define como “el medio más eficaz para delegar en los particulares ciertas actividades o la explotación de recursos federales que la administración pública no está en condiciones de desarrollar, ya sea por incosteabilidad económica, impedimentos organizacionales o conveniencia política” (p. 1).

Asimismo, la concesión genera empleos, estimulando la riqueza nacional, lo cual refleja una política económicamente saludable. El Estado puede dirigir sus recursos económicos hacia proyectos o planes prioritarios, mientras permite que empresas particulares cubran, con su propio mérito, ciertas áreas de servicios o de explotación de recursos nacionales.

Existen diversas posturas que buscan definir la naturaleza jurídica de la concesión:

La concesión como contrato.

La concesión se entiende como un contrato público, que establece una relación entre el concesionario y el Estado, en la cual ambas partes se obligan recíprocamente a cumplir con las cláusulas establecidas, generando una situación contractual sujeta a las normas del Derecho Civil tanto en su formación como en su interpretación, así como los derechos y obligaciones resultantes.

La concesión como acto unilateral.

Según esta postura, la concesión es un mandato del poder público que establece una situación legal y reglamentaria sin intervención de la voluntad del concesionario, quien se limita a aceptar las condiciones preestablecidas.

La concesión como acto mixto

Originaria del derecho francés, esta postura define la concesión como un acto mixto, que incluye dos elementos: una situación reglamentaria y un contrato administrativo. Se descompone en dos fases: la concesión como acto unilateral y como contrato. En este modelo, la organización del objeto de la concesión se considera como el componente reglamentario, mientras que la situación contractual, generalmente de carácter financiero, está subordinada a este.

Se abordó el indicador de inversión porque, según CEPAL (2004), “en este nuevo entorno económico, la inversión de capital privado en el desarrollo de infraestructura de servicios públicos fue primordial dentro del marco de las reformas implementadas. La inversión privada, a través de la privatización y la concesión de servicios, facilitó la recuperación de la infraestructura en la región, ofreciendo servicios más eficientes y de mejor calidad”.

Una forma adicional de colaboración entre el sector público y privado son los contratos de construcción, operación y transferencia (*Build, Operate and Transfer, BOT*). En este modelo, el sector privado asume la responsabilidad de financiar, construir y gestionar un nuevo proyecto durante un periodo determinado. Al concluir el contrato, el operador privado puede optar por continuar gestionando el proyecto de forma independiente o transferirlo al sector público. Estos acuerdos incluyen especificaciones técnicas obligatorias que deben cumplirse. En este contexto, las asociaciones público-privadas (APP) han emergido como una opción relevante para la inversión pública. Bajo

este esquema, el gobierno define el servicio requerido y el socio privado se encarga de diseñar, financiar, construir y operar el proyecto.

Se incluye el indicador de contrato de concesión, ya que Zegarra (1998) señala que la legislación vigente establece que las concesiones son actos administrativos mediante los cuales el Estado otorga a personas jurídicas nacionales o extranjeras la ejecución y explotación de determinadas obras públicas de infraestructura o la prestación de servicios públicos, con la aprobación de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada.

En este sentido, mediante un contrato de concesión, el Estado cede a una persona natural o jurídica, denominada concesionario, la gestión de un servicio público, asumiendo este último el riesgo económico de la actividad concedida. El concesionario no actúa por derecho propio, sino en virtud de un derecho conferido por la Administración para ejecutar y/o gestionar la actividad delegada, con autorización para utilizar bienes de dominio público bajo supervisión y/o fiscalización del Estado.

El concesionario asume la responsabilidad y los riesgos inherentes al desarrollo y explotación del proyecto y se compromete a prestar el servicio conforme a los términos establecidos en el contrato de concesión. *A cambio*, tiene derecho a recuperar su inversión mediante un sistema de tarifas, precios o peajes pagados por los usuarios del servicio.

Contrato de concesión.

Menchola & Chamorro (2015) definen los contratos de concesión como “acuerdos entre el Estado, representado a través de alguna entidad pública, y un inversionista privado para la construcción y/o explotación de infraestructura pública y/o la prestación del servicio público correspondiente” (p. 2).

El contrato de concesión del Puerto de Salaverry se suscribió el 1 de octubre de 2018, con un plazo de 30 años y un compromiso de inversión total de USD 228,971,809.42 (etapas 1 a 5). Este monto es referencial y aplicable solo a lo expresamente previsto en el

contrato; cualquier diferencia entre los montos consignados y el gasto real del concesionario debido a variaciones para ejecutar las inversiones corre por cuenta y riesgo del concesionario (OSITRÁN, sección 6.9, 2018).

De acuerdo con el contrato de concesión, las obras obligatorias están organizadas en etapas:

- Etapa 1 y Etapa 2: Incluyen el dragado inicial, la implementación de sistemas informáticos integrales de gestión operativa y administrativa, la reparación del Muelle 2, la construcción de silos para maíz y trigo, la reparación del Muelle 1, el incremento de la capacidad de almacenamiento y el equipamiento portuario.
- Etapa 3: Se activa cuando el movimiento de granel limpio alcanza 1.2 millones de TM en dos períodos consecutivos de 12 meses, dentro de los primeros 20 años de concesión.
- Etapa 4: Se activa al alcanzar cualquiera de los siguientes umbrales en dos períodos consecutivos de 12 meses dentro de los primeros 20 años de concesión: 800 mil TM de concentrado de mineral o 1.8 millones de TM de fertilizantes y/o soya.
- Etapa 5: Se activa cuando el tráfico de concentrado de mineral alcanza 1.2 millones de TM durante dos períodos consecutivos de 12 meses dentro de los primeros 20 años de concesión.
- Nueva dársena: Su ejecución está condicionada al cumplimiento de tres umbrales en los primeros 20 años de concesión: 1.8 millones de TM de concentrado mineral, fertilizante y/o soya, y un factor de ocupación promedio de los muelles del 65 % (OSITRÁN, Apéndice 1 al 9, 2018).

Inversión.

Según Peña (2019), los contratos de concesión son considerados un modelo financiero que sirve como herramienta para la toma de decisiones empresariales y de inversión. La ventaja que persigue el concesionario mediante la celebración de este contrato no reside en el precio acordado equivalente al valor de la obra ejecutada, sino en el rendimiento de los recursos invertidos en su construcción, es decir, el retorno de la inversión realizada.

OSITRAN (2018) señala que “los contratos de concesión establecen diversos compromisos de inversión, que se materializan en diferentes etapas a lo largo del periodo de concesión. La mayoría de los contratos de concesión presentan, en sus primeras etapas, obras de realización obligatoria, seguidas de etapas que se activan en función del nivel de tráfico de carga alcanzado” (p. 11).

Tarifas.

Según OSITRAN (2018), las regulaciones tarifarias en los contratos de concesión establecen que las tarifas de los servicios regulados deben ser actualizadas mediante mecanismos regulatorios.

El contrato de concesión del Terminal Multipropósito Salaverry establece que “la tarifa es la contraprestación económica que cobrará el concesionario por la prestación de los servicios estándar o de un servicio especial, de acuerdo con lo que establezca el regulador, sin incluir los impuestos aplicables” (OSITRÁN, 2018, Anexo 5).

En este caso, el factor de competencia se basa en el mayor descuento sobre las tarifas máximas, estableciendo tarifas máximas para servicios estándar. Sin embargo, para los servicios especiales de contenedores refrigerados, la tarifa establecida fue inferior (OSITRÁN, 2018, Anexo 5).

Desempeño logístico.

Kenyon & Meixell (s.f.) destacan que “la logística es estratégicamente importante en muchas industrias, ya que es esencial para lograr una ventaja competitiva. En el dinámico entorno competitivo actual, la estrategia de administración de logística desempeña un papel importante en el gobierno corporativo general, especialmente en la administración de activos y flujos financieros de la compañía. En otras palabras, el uso de ahorros logísticos facilita una política de precios más bajos, plazos de pago más largos y un mayor nivel de servicio al cliente, contribuyendo así a una mayor eficiencia operativa” (citado en Peñaloza, 2020).

González *et al.* (2022) definen la logística de la siguiente manera:

“Durante muchos años, ha sido entendida como distribución, esa fuerza transversal a la compañía que permite llevar el producto terminado hasta el cliente final. A medida que evoluciona en los años 70, su rol se amplía a otras áreas de la empresa, tales como el aprovisionamiento, los procesos de planeación y programación de producción, y los procesos de salida, representados por las labores de la distribución física” (González *et al.*, 2022, p. 63).

2.3.2 Teoría de los sistemas.

La teoría de sistemas se centra en la disposición y las relaciones entre las partes, mostrando cómo funcionan juntas como un todo. La manera en que se organizan e interactúan determina las propiedades de ese sistema, mientras que su comportamiento es independiente de las propiedades de los elementos individuales” (Peñaloza, 2020).

En muchas empresas modernas, el concepto de logística se basa en el enfoque de sistemas. El flujo de materiales desde el proveedor hasta una planta de fabricación y, finalmente, al cliente final, se considera una cadena única que busca maximizar la eficiencia y la eficacia en actividades secuenciales para lograr la satisfacción del cliente a un costo reducido. La logística reconoce que todas las actividades de movimiento de

materiales en el proceso empresarial son interdependientes y requieren una coordinación estrecha. Estas actividades deben gestionarse como un sistema cuyo objetivo es mejorar el valor total ofrecido a los clientes en la cadena de suministro, reduciendo simultáneamente el costo total y los tiempos de entrega (Sople, 2016).

2.3.3 Teoría de las gobernanzas portuarias.

El concepto de gobernanza portuaria surge debido a la necesidad de una estructura organizativa clara y de una gestión eficiente en los puertos, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros (Freire, López, & Pais, 2018). Los puertos están bajo la jurisdicción de los Estados y pueden ser gestionados por organismos estatales o entidades descentralizadas, según el reparto legal de competencias.

Freire *et al.* (2018) proponen la “matriz de función portuaria” (*port function privatization matrix*), una herramienta que clasifica los sistemas de gobernanza portuaria. Esta matriz simplifica la naturaleza pública y privada de los factores clave en la operación portuaria, identificando cuatro modalidades de organización del sistema portuario: público, público/privado, privado/público y privado. La clave de la clasificación radica en determinar si cada función portuaria es desempeñada por el sector público o privado.

En 2007, el Banco Mundial publicó el *Port Reform Toolkit*, una clasificación simple y clara de los modelos de gobernanza portuaria. Esta clasificación distingue cuatro modelos:

- *Public Service Port*: Puertos cuya propiedad, planificación, gestión y explotación están completamente a cargo del sector público.
- *Toolport*: La infraestructura portuaria es de propiedad pública, encargada de la gestión y explotación, mientras que ciertos servicios operativos (como estiba, pilotaje, abastecimiento y almacenamiento) se delegan a empresas con alguna participación estatal o privadas.

- **Landlord Port:** Una entidad gubernamental posee el terreno y, mediante concesión, transfiere la operación y administración de las infraestructuras a otra entidad, que puede ser privada, pública o una combinación, dependiendo de la legislación.
- **Private Service Port:** Implica la privatización total de todos los componentes del puerto, donde el sector público solo mantiene una función de supervisión reguladora.

Desempeño logístico.

El desempeño logístico es crucial para la competitividad de un país y engloba un conjunto de variables que optimizan los tiempos y costos del traslado de productos, desde el suministro hasta el consumidor final (World Economic Forum, 2018).

Se define el desempeño logístico como la contribución de la logística al logro de los objetivos de una empresa o cadena de suministro. Basándose en esta definición, se entiende que, a mayor nivel de satisfacción del cliente al costo esperado, la logística cumple su propósito. El éxito de una empresa, así como la sincronización entre ésta y la satisfacción de las necesidades del cliente, dependen del control y seguimiento de indicadores de desempeño logístico (González *et al.*, 2022, p. 65).

Indicadores de desempeño logístico.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones informa que la logística de un país puede medirse mediante diversos indicadores, como el índice de desempeño logístico, el cual evalúa la eficiencia de las cadenas de suministro a través de seis componentes. Esta evaluación se realiza de manera bianual (Plataforma Digital Única del Estado Peruano, 2021).

Según Naciones Unidas (s.f.), los indicadores de desempeño logístico brindan evaluaciones cualitativas de un país basadas en información recabada por socios comerciales y profesionales de logística que operan fuera del país.

Los indicadores utilizados en esta investigación fueron tomados del estudio de Steer Davis Gleave, que identificó desafíos estratégicos en la logística del comercio exterior (COMEX), planteando dos objetivos: asegurar que las operaciones del COMEX se realicen en el menor tiempo y con el menor costo posible, y garantizar que estas operaciones se desarrollen sin contratiempos. Se revisaron también indicadores internacionales para medir el desempeño logístico, tales como el Índice de Desempeño Logístico Internacional (Banco Mundial), Comercio Transfronterizo (*Doing Business*), Índice de Competitividad Global, Índice de Conectividad de Carga Marítima, Indicadores de Facilitación del Comercio (OCE), costos logísticos como porcentaje del PBI y el aporte de la logística al PBI.

Como resultado, se propusieron tres metodologías de acuerdo con los objetivos estratégicos planteados:

- *Barómetro de la logística internacional.*

Considera las perspectivas de los operadores logísticos y usuarios, permitiendo un seguimiento de la situación actual de la logística, facilitando la adaptación del sector al contexto del mercado y sirviendo como fuente de información.

- *Indicadores de Desempeño de la Logística de COMEX*

Se crearon indicadores específicos para cumplir con los objetivos estratégicos propuestos. Estos indicadores se calculan a partir de encuestas en línea y datos estadísticos, abordando la logística eficiente, logística eficaz, infraestructura, integración tecnológica, sustentabilidad social, ambiental y económica, y disponibilidad de información.

- *Importancia de la logística en la economía del país*

Se plantearon cuatro enfoques para determinar la importancia económica de la logística: PBI de la industria logística, demanda final de logística, PBI relacionado con la logística y PBI impulsado por la logística.

De acuerdo con lo expuesto, la metodología más adecuada para esta investigación es el uso de los indicadores de desempeño de la logística del COMEX, ya que se pretende evaluar el desempeño logístico del puerto de Salaverry durante la concesión entre los años 2018 y 2022, utilizando los indicadores de logística eficiente, logística eficaz e infraestructura.

Logística eficiente

Según los objetivos planteados en el estudio de Steer Davis Gleave (2017), la logística del comercio exterior responde a los requerimientos del sector exportador e importador, generando una logística eficiente, fundamental para mantener la competitividad de los países en el mercado internacional. Asimismo, se asegura que las operaciones de comercio exterior se realicen en el menor tiempo posible y con el menor costo asociado.

Logística eficaz

Conforme a los objetivos planteados en el estudio de Steer Davis Gleave (2017), para alcanzar la eficacia en la logística se debe actuar en los ámbitos de infraestructura e integración tecnológica, logrando así una mejora en los procesos. De esta manera, se asegura que las operaciones de comercio exterior se cumplan sin contratiempos, de manera correcta y completa, y dentro de los tiempos estipulados.

Infraestructura

Para complementar los objetivos estratégicos planteados en el estudio, se incluyó el ámbito de la infraestructura, que vela por la adecuada disponibilidad y uso de la

infraestructura logística, garantizando que se satisfagan las necesidades del sector de manera efectiva y sostenida.

2.4 Definición de términos básicos

Carga

Conjunto de cosas que se transportan juntas, especialmente géneros y mercancías (Oxford, s.f.).

Contrato

Acuerdo, generalmente escrito, por el que dos o más partes se comprometen recíprocamente a respetar y cumplir una serie de condiciones (Oxford, s.f.).

Concesión

Negocio jurídico por el cual la Administración cede a una persona facultades de uso privativo de una pertenencia del dominio público o la gestión de un servicio público por un plazo determinado y bajo ciertas condiciones (Real Academia Española, s.f.).

Descarga

Traslado de carga que se efectúa directamente de una nave a vehículos para su inmediato retiro del recinto portuario o muelle, o para su almacenamiento en el terminal (Real Academia Española, s.f.).

Dragado

Proceso que consiste en remover material del lecho marino, cuyo objetivo principal es garantizar la operatividad y la seguridad en la navegación (Oxford, s.f.).

Indicador

Comparación entre dos o más tipos de datos que sirve para elaborar una medida cuantitativa o una observación cualitativa (Agencia del Inspector de Tributos, Rentas, y Contribuciones Parafiscales, s.f.).

Infraestructura

Conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad o para que un lugar pueda ser utilizado (Ferrovial, s.f.).

Inversión

Acción que alude a la destinación de algún tipo de recurso para conseguir beneficios (Real Academia Española, s.f.).

Logística

Conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio, especialmente en la distribución (Real Academia Española, s.f.).

Tarifas

Tabla de precios, derechos o tasas de un trabajo o servicio (Real Academia Española, s.f.).

Toneladas

Unidad de masa del Sistema Internacional, de símbolo t, que equivale a 1 000 kilogramos (Oxford, s.f.).

Servicio

Conjunto de actividades que buscan satisfacer las necesidades de un cliente (Oxford, s.f.).

Capítulo III: Hipótesis y variables

3.1. Hipótesis

3.1.1 Hipótesis general

Ho: La concesión influye significativamente en el desempeño logístico en el puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

H1: La concesión **no** influye significativamente en el desempeño logístico en el puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.

3.1.2 Hipótesis específicas

- La concesión influye significativamente en la logística eficiente del Puerto de Salaverry **del Puerto de Salaverry** en los años 2018- 2022.
- La concesión influye significativamente en la logística eficaz del Puerto de Salaverry **del Puerto de Salaverry en** los años 2018- 2022.
- La concesión influye significativamente en la infraestructura del Puerto de Salaverry **del Puerto de Salaverry** en los años 2018- 2022.

3.2. Identificación de las variables

Variable dependiente: Desempeño logístico

Variable Independiente: Concesión

3.3. Operacionalización de las variables

Tabla 2

Matriz de operacionalización de las variables

Variable	Dimensión	Indicadores	Ítem
<p>Concesión</p> <p>La concesión es el acto de derecho público que confiere a una persona un derecho o un poder mediante la transmisión de un derecho o del ejercicio de un poder propio del Estado</p>	<p>Contrato de concesión</p> <p>“Se entiende por contrato de concesión de obras públicas aquél en cuya virtud la Administración Pública o entidad de Derecho Público concedente otorga a un concesionario, durante un plazo, la construcción y explotación, o solamente la explotación de obras (...) que siendo susceptibles de explotación, sean necesarias para la prestación de servicios públicos de naturaleza económica o para el desarrollo de actividades o servicios económicos de interés general, reconociendo al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la propia obra”.</p>	Inversión	Tasa de crecimiento de inversiones realizadas
		Tarifas	Porcentaje de reajuste tarifario.
<p>Desempeño logístico</p> <p>El desempeño portuario abarca varias dimensiones. Estas van desde la calidad del servicio y la relación calidad-precio hasta los rendimientos procedentes de inversiones y la eficiencia económica (Naciones Unidas, 2016).</p>	<p>Desempeño logístico</p> <p>El desempeño portuario abarca varias dimensiones. Estas van desde la calidad del servicio y la relación calidad-precio hasta los rendimientos procedentes de inversiones y la eficiencia económica. (UNCTAD.s.f.)</p>	Logística eficiente	Tiempo para contenedor.
		Logística eficaz	Costo para contenedor.
		Infraestructura	Número de contenedores atendidos.
			Nivel de ocupación del puerto.

Capítulo IV: Metodología

4.1. Enfoque de la investigación

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), “el enfoque cuantitativo es secuencial y probatorio. Parte de una idea que se va delimitando, y una vez definida, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. A partir de las preguntas se establecen hipótesis y se determinan variables; se traza un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un contexto determinado; se analizan las mediciones obtenidas mediante métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones” (p. 4).

Se ha seleccionado un enfoque cuantitativo dado que se recopilará información a través de una ficha de registro y se obtendrán resultados estadísticos que permitirán realizar el análisis correspondiente.

4.2. Tipo de investigación

La investigación es de tipo pura o básica, definida como “el estudio de un problema, destinado exclusivamente a la búsqueda de conocimientos” (Baena, 2014, p. 11).

Asimismo, Hernández *et al.* (2014) expresan que este tipo de investigación busca generar conocimiento en un contexto teórico. Parte de un marco teórico con el objetivo de diseñar nuevas teorías o corregir las existentes, aumentando el conocimiento científico sin llevarlo a la práctica.

4.3. Nivel de investigación

La investigación corresponde al nivel descriptivo-correlacional. Hernández *et al.* (2014) mencionan que “los estudios descriptivos especifican las propiedades, características y perfiles

de comunidades o procesos que son sometidos a análisis; miden o recogen información de manera independiente o conjunta de las variables” (p. 92).

La investigación es descriptiva porque describe la evolución del desempeño logístico durante la concesión del Puerto de Salaverry, así como los cambios que ocurrieron a lo largo del periodo de estudio.

Por otro lado, Hernández *et al.* (2014) señalan que “el estudio correlacional tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables” (p. 93). La investigación es correlacional, ya que determinará el grado de relación que pudiera existir entre las variables concesión y desempeño logístico.

4.4. Método de investigación

4.4.1. Método general

La presente investigación utilizará el método científico. Según Bernal (citado en Bunge, 1979), este “se refiere al conjunto de procedimientos que, valiéndose de los instrumentos o técnicas necesarias, examina y soluciona un problema o conjunto de problemas”.

4.4.2. Método específico

El método específico de este estudio será de carácter deductivo. De acuerdo con Hernández *et al.* (2014), este método consiste en tomar proposiciones o ideas generales para llegar a conclusiones específicas.

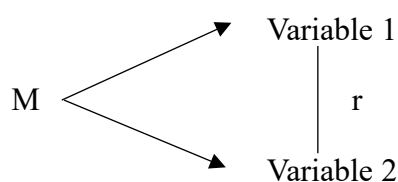
4.5. Diseño de investigación

Esta investigación será de tipo no experimental, ya que no se controlarán ni manipularán las variables, lo cual permite observar los fenómenos y analizarlos tal como ocurren, haciendo que los resultados puedan aplicarse en entornos similares (Montano, s.f.). Además, este tipo de

investigación permite un análisis real de la situación, ya que no se modifican intencionalmente las variables independientes (Hernández *et al.* 2014, p. 205).

Por otro lado, la investigación será de tipo longitudinal. Según Hernández *et al.* (2014), este diseño recolecta datos a lo largo del tiempo en diferentes puntos o periodos. Su objetivo es hacer inferencias sobre los cambios, sus determinantes o consecuencias. Este diseño también se conoce como evolutivo, ya que se centra en identificar y analizar cambios a través del tiempo.

Asimismo, la investigación será correlacional, ya que se medirán variables y su relación a través de una hoja de registro. Posteriormente, se obtendrán datos estadísticos para analizar la relación entre estas variables, de acuerdo con Bernal (2010). Este tipo de investigación es no experimental y busca relacionar variables para identificar y formular conclusiones relevantes.



M: Muestra de estudio

Variable 1: Desempeño logístico

Variable 2: Concesión r: Relación de las variables

4.6. Población y muestra

4.6.1. Población

Para la población de este estudio se tomarán en consideración las series de tiempo de los indicadores de desempeño logístico y la información sobre el contrato de concesión, incluyendo informes como el contrato de concesión del puerto de Salaverry, la SUNAT, y datos de acceso público de la página oficial de Salaverry Terminal International.

4.6.2. Muestra

Unidad de análisis

La unidad de análisis incluye todos los datos recolectados en las bases de datos mencionadas, tales como montos en dólares de inversión, tiempos de tránsito de contenedores, costos, cantidad de contenedores atendidos y el nivel de ocupación en el Puerto de Salaverry.

4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos se definen como los métodos que el investigador emplea para obtener información, ya sea a través de fuentes primarias o secundarias (Angulo, 2011).

Para el presente estudio, la información se recolectó de fuentes secundarias, incluyendo documentos estadísticos de instituciones y portales de estadística relevantes para el tema de estudio, tales como la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

Se empleará el análisis documental, definido como el conjunto de operaciones que tienen como objetivo representar un documento y su contenido de forma diferente para facilitar su análisis e identificación posterior (Castillo, 2005, p. 1). Además, se utilizará la ficha de registro como instrumento de recolección.

Capítulo V: Resultados

5.1. Descripción de trabajo de campo

El trabajo de campo para la recolección de información fue llevado a cabo por el equipo de investigación, conformado por Cárdenas Huatuco Yohaira Carol y Morales Sauñi Ángela Jasmin, utilizando la técnica de recolección de datos.

Para la elaboración del instrumento de recolección de datos se consideró la información necesaria para el análisis, es decir, las variables y dimensiones del presente trabajo. Se aplicó una ficha de registro con un total de 30 indicadores relacionados con las variables de concesión y desempeño logístico, obteniendo la información de bases de datos nacionales e internacionales.

Los datos obtenidos fueron procesados mediante el programa Minitab, el cual permitió generar las figuras que facilitarán la interpretación de los resultados, contribuyendo así al cumplimiento de los objetivos y a la prueba de hipótesis de la investigación.

5.2. Presentación de resultados

5.2.1. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y tiempo para importar un contenedor

Según con la Tabla 3 los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 37 %, es decir, las variaciones que ocurren entre el monto de inversiones realizadas y el tiempo para importar un contenedor se encuentran relacionadas al 37 %. De ese modo, no existe un alto grado de asociación entre ambos indicadores.

Tabla 3*Resultado coeficiente de correlación MIR - TIC*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.61601249
Coefficiente de determinación R ²	0.37947138

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 4, donde la variable MIR (Monto de inversiones realizadas) tiene el valor p de ,091 y es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Tabla 4*Resultado valor "p" MIR - TIC*

EE del Término	Valor Coef	Valor coef	T	p	FIV
Constante	-129,3	31,1	-4,15	0,053	
MIR	1,542	0,500	3,08	0,091	1,90
PRT	1,7035	0,0655	26,03	0,001	1,90

5.2.2. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y tiempo para importar un contenedor

De acuerdo con la Tabla 5 los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r² al 98 %, es decir, que el 98 % de las variaciones que ocurren en el reajuste tarifario se explican por las variaciones que ocurren en el tiempo para importar un contenedor. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 98 %, afirma que existe un alto grado de asociación.

Tabla 5*Resultado coeficiente correlación RT - TIC*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.99473626
Coefficiente de determinación R ²	0.98950023

Así mismo, con el programa Minitab se pudo corroborar dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 6, donde la variable PRT (Porcentaje de reajuste tarifario) tiene el valor p de ,001 y es menor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que es significativo.

Tabla 6

Resultado valor "p" RT - TIC

EE del Término	Valor Coef	Valor coef	T	p	FIV
Constante	-129,3	31,1	-4,15	0,053	
MIR	1,542	0,500	3,08	0,091	1,90
PRT	1,7035	0,0655	26,03	0,001	1,90

5.2.3. Resultados respecto a concesión y tiempo para importar un contenedor

Conforme la Tabla 5, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 99 %, es decir, que el 99 % de las variaciones que ocurren en la concesión se explican por las variaciones que ocurren en el tiempo para importar un contenedor. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 99 %, afirma que existe un alto grado de asociación.

Tabla 7

Resultado coeficiente correlación C - TIC

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.99908627
Coefficiente de determinación R^2	0.99817337

5.2.4. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y costo para importar un contenedor

De acuerdo con la Tabla 6, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 46 %, o sea que el monto de inversiones realizadas y el costo para importar un contenedor no presentan un alto grado de asociación.

Tabla 8*Resultado coeficiente correlación C - CIC*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.6815574
Coefficiente de determinación R ²	0.46452049

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 7, donde la variable MIR (Monto de inversiones realizadas) tiene el valor p de ,086 y es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Figura 13*Resultado valor "p" C – CIC***Coeficientes**

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	0,3110	0,0667	4,67	0,043	
MIR	-0,00342	0,00107	-3,19	0,086	1,90
PRT	-0,041722	0,000140	-297,59	0,000	1,90

5.2.5. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y costo para importar un contenedor

Según la Tabla 8, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r² al 99 %, es decir, que el 99 % de las variaciones que ocurren en el reajuste tarifario se explican por las variaciones que ocurren en el costo para importar un contenedor. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 99 %, afirma que existe un alto grado de asociación.

Tabla 9*Resultado coeficiente correlación RT - CIC*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.99996321
Coefficiente de determinación R ²	0.99992641

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 9, donde la variable PRT (Porcentaje de reajuste tarifario) tiene el valor p de ,000 y es menor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que es significativo.

Figura 14

Resultado valor “p” PRT – CIC

Coeficientes

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	0,3110	0,0667	4,67	0,043	
MIR	-0,00342	0,00107	-3,19	0,086	1,90
PRT	-0,041722	0,000140	-297,59	0,000	1,90

5.2.6. Resultados respecto a concesión y costo para importar un contenedor

De acuerdo con la Tabla 10, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 99 %, es decir, que el 99 % de las variaciones que ocurren en la concesión se explican por las variaciones que ocurren en el costo para importar un contenedor. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 99 %, afirma que existe un alto grado de asociación.

Tabla 10

Resultado coeficiente correlación C - CIC

Estadísticas de la regresión	
Coficiente de correlación múltiple	0.99999395
Coficiente de determinación R^2	0.99998791

5.2.7. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y número de contenedores atendidos

Conforme la Tabla 10, el monto de inversiones realizadas y el número de contenedores atendidos presentan una correlación de determinación r^2 al 1 %, indicando que no presentan un alto grado de asociación.

Tabla 11

Resultado coeficiente correlación MIR - NCA

Estadísticas de la regresión	
Coeficiente de correlación múltiple	0.10512507
Coeficiente de determinación R ²	0.01105128

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 11, donde la variable MIR (Monto de inversiones realizadas) tiene el valor p de ,950 y es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Figura 15

Resultado valor “p” MIR - NCA

Coeficientes

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	1396	7254	0,19	0,865	
MIR	8	117	0,07	0,950	1,90
PRT	4,0	15,3	0,26	0,817	1,90

5.2.8. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y número de contenedores atendidos

Según la Tabla 12, los indicadores del estudio presentar un coeficiente de determinación r² del 4 %, o sea el 1 % de variaciones que ocurren entre el porcentaje de reajuste tarifario y número de contenedores atendidos no presentan un grado alto de asociación.

Tabla 12

Resultado coeficiente correlación PRT - NCA

Estadísticas de la regresión	
Coeficiente de correlación múltiple	0.20475946
Coeficiente de determinación R ²	0.04192644

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 13, donde la variable PRT (Porcentaje de reajuste tarifario) tiene el valor p de ,817 y es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Figura 16

Resultado valor “p” PRT – NCA

Coeficientes

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	1396	7254	0,19	0,865	
MIR	8	117	0,07	0,950	1,90
PRT	4,0	15,3	0,26	0,817	1,90

5.2.9. Resultados respecto a concesión y número de contenedores atendidos

Conforme la Tabla 11, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 4 %, es decir, que el 4 % de las variaciones que ocurren en la concesión no explican las variaciones del número de contenedores atendidos. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 4 %, afirma que no existe un grado de asociación.

Tabla 13

Resultado coeficiente correlación C – NCA

Estadísticas de la regresión	
Coficiente de correlación múltiple	0.21054355
Coficiente de determinación R^2	0.04432859

5.2.10. Resultados respecto a monto de inversiones realizadas y nivel de ocupación de puertos

De acuerdo con la Tabla 15, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 8 %, en otras palabras, las variaciones que suceden entre el monto de inversiones realizadas y el nivel de ocupación de puertos no se tiene un alto nivel de asociación.

Tabla 14*Resultado coeficiente correlación MIR - NOP*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.29914316
Coefficiente de determinación R ²	0.08948663

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 16, donde la variable MIR (Monto de inversiones realizadas) tiene el valor p de ,904 y es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Figura 17*Resultado valor "p" MIR – NOP*

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	20,6	37,5	0,55	0,639	
MIR	-0,082	0,603	-0,14	0,904	1,90
PRT	0,0221	0,0789	0,28	0,806	1,90

5.2.11. Resultados respecto a porcentaje de reajuste tarifario y nivel de ocupación de puertos

Según la Tabla 17, el coeficiente de determinación r² es del 11 %, es decir, los indicadores del presente estudio porcentaje de reajuste tarifario y nivel de ocupación de puertos no cuenta con un alto nivel de asociación.

Tabla 15*Resultado coeficiente correlación PRT - NOP*

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0.34014487
Coefficiente de determinación R ²	0.11569853

Con el programa Minitab se corroboró dicho resultado; esto se puede apreciar en la Tabla 18, donde la variable PRT (Porcentaje de reajuste tarifario) tiene el valor p de ,806 y

es mayor que el nivel de significancia común de ,05, lo que indica que no es estadísticamente significativo.

Figura 18

Resultado valor “p” PRT – NOP

Término	Coef	EE del coef.	Valor T	Valor p	FIV
Constante	20,6	37,5	0,55	0,639	
MIR	-0,082	0,603	-0,14	0,904	1,90
PRT	0,0221	0,0789	0,28	0,806	1,90

5.2.12. Resultados respecto a concesión y nivel de ocupación de puertos

Conforme la Tabla 13, los indicadores de estudio presentan una correlación de determinación r^2 al 12 %, es decir, que el 12 % de las variaciones que ocurren en la concesión no explican las variaciones del nivel de ocupación de puertos. Tal es así, que el coeficiente de correlación lineal del 12 %, afirma que no existe un grado de asociación.

Tabla 16

Resultado coeficiente correlación C - NOP

Estadísticas de la regresión	
Coficiente de correlación múltiple	0.35184781
Coficiente de determinación R^2	0.12379688

Conclusiones

Se concluye:

Que, en el análisis realizado, el coeficiente de determinación entre las variables concesión y logística eficiente (tiempo y costo para importar un contenedor) fue del 99 %. Esto indica que la concesión influye significativamente en la logística eficiente, es decir, en el tiempo y costo para importar un contenedor.

Que, el coeficiente de determinación entre las variables concesión y logística eficaz (número de contenedores atendidos) fue del 4 %, lo que sugiere que la concesión no tiene una influencia significativa en la logística eficaz.

Que, en cuanto a la relación entre la concesión y la infraestructura (nivel de ocupación del puerto), el coeficiente de determinación fue del 12 %, lo que indica que la concesión no influye significativamente en el nivel de ocupación del puerto.

Que, durante el período de estudio, de 2018 a 2022, la evolución del desempeño logístico fue variable. En 2020, las cifras ascendieron a pesar de las restricciones impuestas por el gobierno peruano debido a la cuarentena y el estado de emergencia por la COVID-19. Sin embargo, para 2022, las cifras descendieron. Por lo tanto, se concluye que el Puerto de Salaverry desempeñó un papel importante en el tráfico internacional durante la pandemia, acelerando los procesos logísticos. No obstante, a la fecha, el puerto requiere una mayor difusión de sus servicios, ya que, a pesar de contar con una infraestructura eficiente, no ha logrado posicionarse entre los principales puertos del Perú.

Que, a pesar de las inversiones realizadas gracias a la concesión, el puerto no ha alcanzado un nivel de ocupación y uso óptimo que justifique dichas inversiones. Si el Puerto de Salaverry incrementara sus operaciones, podría ayudar a descongestionar puertos cercanos como el Puerto de Paita y el Puerto del Callao, contribuyendo así al desarrollo logístico del Perú en general.

Recomendaciones

La concesión ha generado cambios notables en el funcionamiento del Puerto de Salaverry, entre ellos, mejoras en las tarifas y tiempos de importación. La inversión se ha enfocado en construir silos para carga a granel y en especializar al puerto como parte de la cadena logística para la exportación de minerales.

Considerando los resultados sobre la influencia de la concesión en la logística eficiente del Puerto de Salaverry durante el período 2018-2022, se identificó un impacto significativo de la concesión en la eficiencia logística portuaria. Dado este impacto positivo, se recomienda realizar un análisis exhaustivo del potencial de los sectores económicos en la región de La Libertad para fomentar tanto las exportaciones como las importaciones. Este análisis permitiría aprovechar las tarifas y tiempos de tránsito optimizados, gracias a las asociaciones actuales con las navieras CMA CGM y MAERSK, que operan en el puerto.

Dado que la influencia de la concesión en la logística eficaz fue baja, debido a la limitada cantidad de contenedores atendidos durante los años estudiados, se determinó que su impacto en la mejora de la logística portuaria fue poco significativo. Estos resultados sugieren que la concesión no tuvo un efecto considerable en la eficacia logística del puerto durante el período analizado. Se recomienda, por tanto, que el puerto implemente estrategias efectivas de marketing y comunicación para incrementar la visibilidad de sus servicios. Esto podría incluir campañas promocionales dirigidas a los actores clave de la industria logística y potenciales usuarios del puerto, resaltando su infraestructura y capacidad operativa frente a competidores como el nuevo Puerto de Chancay o el Callao (APM Terminals y DP World).

Dado que la influencia de la concesión en la infraestructura fue baja, se recomienda implementar medidas para mejorar la ocupación del puerto, como incentivos económicos o flexibilidad en los horarios de operación. Esto podría atraer más tráfico de carga, maximizando

el retorno de las inversiones realizadas en la concesión y mejorando la rentabilidad del puerto a largo plazo.

Asimismo, sería beneficioso explorar estrategias de cooperación logística entre el Puerto de Salaverry, Paita y Callao, con el objetivo de redistribuir la carga y descongestionar puertos saturados, beneficiando a la cadena logística en su conjunto.

Por último, el Puerto de Salaverry podría considerar iniciativas innovadoras y sostenibles para diferenciarse en el mercado, incluyendo la implementación de prácticas de gestión ambiental, como la reducción de emisiones y el uso eficiente de recursos, así como la adopción de tecnologías digitales para mejorar la trazabilidad y seguridad en las operaciones portuarias.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Concesión Portuaria*.
<https://www.ani.gov.co/glosario/concesion-portuaria>
- Alcázar, L., & Lovatón, R. (2005). *Evaluación de la concesión del puerto de Matarani: ¿Quién ganó y quién perdió?* Grupo de Análisis para el Desarrollo.
- Angulo, E. (Julio de 2011). *Política fiscal y estrategia como factor de desarrollo de la mediana empresa comercial sinaloense. Un estudio de caso* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Sinaloa]. Repositorio institucional de la UAS.
<https://defiscal.posgrado.fca.uas.edu.mx/index.php/repositorio/>
- Audel, F., Antonio, R., & Flores, C. (2011). *Metodología para evaluar proyectos de concesión portuaria en El Salvador*. San Salvador. <https://repositorio.ues.edu.sv/items/0b6a1de0-015b-499d-9d82-88627d48cf1b>
- Autoridad Portuaria Nacional. (3 de marzo de 2022). *Boletín Anual 2021: Estadísticas Portuarias*. <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/2778761-boletin-anual-2021-estadisticas-portuarias>
- Baena, G. (2014). *Metodología de la investigación*. México.
- Banco Mundial. (2018). *Índice de desempeño logístico: calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte (1= baja a 5= alta)*.
<https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.INFR.XQ?locations=PE>
- Banco Mundial. (21 de Abril de 2023). Connecting to compete, trade logistics in the global economy. <https://lpi.worldbank.org/report>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Pearson.
- Calafell, J. (s.f.). Teoría general de la concesión. *Jurídica*, 26, 215-228. <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/juridica/article/view/11299/10346>

- Carpio, J., & Vallejo, K. (2009). *Análisis económico de concesión del Puerto de Guayaquil y su impacto al comercio exterior* [Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica del Litoral]. Repositorio institucional de la ESPOL.
<https://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/54711>
- Castillo, L. (2005). *Análisis documental*. Valencia.
- Centro Europeo de Postgrado. (2022). *Comercio nacional vs. Comercio internacional: Principales diferencias*. <https://www.ceupe.com/blog/diferencia-entre-comercio-nacional-y-comercio-internacional.html>
- CEPAL. Naciones Unidas. (2004). *La inversión para la provisión de servicios públicos y su financiamiento en America Latina y el Caribe: evolución reciente, situación actual y políticas*. <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/efe36fca-3ef1-4646-b183-40b186726ed9>
- ComexPerú. (26 de mayo de 2023). *Índice mundial de desempeño de puertos de contenedores 2022: ¿En qué puestos se ubican los puertos peruanos?*
<https://www.comexperu.org.pe/articulo/indice-mundial-de-desempeno-de-puertos-de-contenedores-2022-en-que-puestos-se-ubican-los-puertos-peruanos>
- Dirección de Inteligencia Competitiva. (20 de Octubre de 2021). *Índices de Conectividad: Marítima (LSCI) y Portuaria (PLSCI)*. <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2021/10/Indice-de-Conectividad-3T-2021.pdf>
- ENAPU S.A. (2016). *Memoria anual 2016*. <https://www.enapu.com.pe/wp-content/uploads/2022/03/2016.pdf>
- ENAPU S.A. (2018). *Memoria Anual para la Web*.
<https://www.enapu.com.pe/wp-content/uploads/2022/03/2018.pdf>

- Energiminas. (28 de marzo de 2023). *Con inversión de S/600 millones, puerto de Salaverry aumenta su productividad en un 80%*. <https://energiminas.com/2023/03/28/con-inversion-de-s-600-millones-puerto-de-salaverry-aumenta-su-productividad-en-un-80/>
- Fernández, J. (2015). *La constitución y el derecho administrativo*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ferrovial. (s.f.). *Infraestructuras*. <https://www.ferrovial.com/es/recursos/infraestructura/>
- Freire, M., López, B., & Pais, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM*, 34. <https://www.scielo.org.mx/pdf/bmdc/v51n153/2448-4873-bmdc-51-153-517.pdf>
- González, J. C., Rodríguez, D., Figueroa, W., Pinzón, B., Gómez, J., Díaz, J., & Vásquez, Ó. (2022). *Índice de desempeño logístico, industria 4.0 y madurez de las redes globales de valor*. UNAD.
- Guzmán, C. (2020). *¿Qué son las concesiones del Estado?* Universidad Continental. <https://blogposgrado.ucontinental.edu.pe/que-son-las-concesiones-del-estado>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw Hill.
- Índice de Conectividad Marítima (2021). *Informe de Conectividad Marítima*. <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2021/10/Indice-de-Conectividad-3T-2021.pdf>
- Kenyon, G., & Meixell, M. (s.f.). Success factors and cost management strategies for logistics outsourcing. *Journal of Management and Marketing Research*, 7, 1-17. https://www.researchgate.net/publication/274310842_Success_Factors_and_Cost_Management_Strategies_for_Logistics_Outsourcing

- Lucioni, L. (2004). *La inversión para la provisión de servicios públicos y su financiamiento en América Latina y el Caribe: evolución reciente, situación actual y políticas*. CEPAL Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/5396>
- Manayalle, A. (2006). Las clases de concesiones de infraestructura portuaria en el Perú y el diseño de la concesión del muelle sur en el terminal portuario del Callao. *THEMIS Revista De Derecho*, (52), 255-267.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/8835>
- Menchola, M., & Chamorro, M. (2015). Algunas reflexiones sobre ejecución de los contratos de concesión: Interpretación, modificación, y solución de controversias. *Derechos y sociedad*, 12, (45), 91-102.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/15228/15696>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2023). *Plan Estratégico Institucional PEI 2020-2026*. Reporte de seguimiento. chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcgiclfndmkaj/<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5071152/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20Institucional%20PEI%202020-2026.pdf?v=1693529381>
- Naciones Unidas. (s.f.). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Serie: Manual de Facilitación del Comercio*.
https://unctad.org/es/system/files/official-document/sdtetlb20052_sp.pdf
- Naciones Unidas. (2016). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Serie: La gestión portuaria*. https://unctad.org/es/system/files/official-document/dtlkdb2016d1_es.pdf
- Osejos, A. E., Lucas, Y., & Villegas, A. L. (2022). *La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior (TPM)*. Jipijapa.
<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/2556>

- OSITRAN. (4 de marzo de 2018). *Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry: Plan de negocios 2019*. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/11/6.-Plan-de-Negocios-2019-Salaverry-Terminal-Internacional.pdf>
- OSITRÁN. (mayo de 2018). *Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry*. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/puertos/terminal-portuario-multiproposito-de-salaverry/>
- OSITRAN. (2018). *Análisis de concesión portuarias en el Perú*. Lima. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2019/01/Documento-de-Trabajo-N4-Analisis-de-puerto.pdf>
- Oxford. (s.f.). *Oxford languages. Diccionario*. <https://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles-espanol/oxford>
- Paucar, P. (2014). *Análisis de los factores que inciden en la competitividad del muelle norte del Puerto del Callao, año 2012* [Proyecto de investigación, Universidad del Callao]. Repositorio institucional de la UNAC. <https://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/1005>
- Peña, S. (2019). Las concesiones de infraestructura como negocios financieros: el valor jurídico de los modelos financieros preparados para su celebración. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 22, 61–96. <https://doi.org/10.18601/21452946.n22.04>.
- Peñaloza, R. (2020). *Relación entre la gestión logística y el desempeño organizacional de las Mypes del sector ferretero minorista de Surquillo, 2019* [Tesis de pregrado, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio institucional de la USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/4c0ec66c-025c-4a51-bf63-a6f3dc93ca73>
- Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (8 de junio de 2021). *Modernización del Puerto de Salaverry avanza con shock de inversiones de más de S/400 millones*.

- <https://www.gob.pe/institucion/proinversion/noticias/499495-modernizaciondel-puerto-de-salaverry-avanza-con-shock-de-inversiones-de-mas-de-s-400millones>
- Real Academia Española. (s.f.). *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/>
- Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362. (2018). *Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos*. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1707407-1>
- Rodríguez, L., & Martínez, K. (2020). *Desempeño logístico de República Dominicana: un análisis en busca de posicionar a República Dominicana dentro del top 10 de países con mejor desempeño logístico de la región de Latinoamérica y El Caribe*. Universidad Iberoamericana (UNIBE). <https://repositorio.unibe.edu.do/jspui/handle/123456789/699>
- Rondan, H., Aguilar, J., & Ortiz, H. (2007). La concesión del Muelle Sur del Puerto del Callao: una buena propuesta. *Coyuntura. Análisis Económico y Social de Actualidad*, 3(12), 10-14. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/47301>
- Salama, R. (2016). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* [Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya]. Repositorio institucional de la UPC. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/96280>
- Salaverry Terminal Internacional. (2019). *Salaverry Terminal Internacional*. <https://www.sti.com.pe/>
- Sople, V. (2016). *Managing intellectual property*. PHI Learning Private Limited
- Steer Davis Gleave. (2017). *Metodología para la evaluación de desempeño logístico de comercio exterior a nivel nacional*. Library.

- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria [SUNAT]. (noviembre de 2018). *Boletín aduanero*. <http://www.sunat.gob.pe/boletinAduanero/boletin-aduanero-noviembre.pdf>
- Taica, L., & Vásquez, T. (2018). *Relación entre el desempeño logístico y la competitividad en el Perú en el periodo 2007-2016* [Tesis de grado, Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo]. Repositorio de Alicia. https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UPAG_a6cf3ad41309482685f5c4893fb02de6/Details
- Tassara, D., Gárate, D., & Cánepa, C. (2009). Garantías que otorga el Estado en las concesiones de infraestructura. *IUS ET VERITAS*, 19(39), 146-161. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12172>
- Velásquez, C. (2021). Competitividad portuaria desde la perspectiva de las OIGs: Una revisión para el grupo puerto de Cartagena, Colombia. *Punto De Vista*, 11(18), 47-63. <https://doi.org/10.15765/pdv.v11i18.2355>
- World Economic Forum. (2018). *The Global Competitiveness Report*. Ginebra.
- Zegarra, D. (1998). Concesión administrativa e iniciativa privada. *THEMIS Revista de Derecho*, (39), 99-119. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/10383>

Apéndices

Apéndice A: Matriz de consistencia

Enfoque: Cuantitativo

Título: Influencia de la Concesión en el Desempeño Logística del Puerto de Salaverry 2018 – 2022.

Problema	Objetivo	Hipótesis	Variables	Metodología
Problema general ¿De qué manera la concesión influye en el desempeño logístico del puerto de Salaverry en los años 2018-2022?	Objetivo general Determinar la influencia de la concesión en el desempeño logístico del puerto de Salaverry en los años 2018-2022.	Hipótesis general La concesión influye significativamente en el desempeño logístico en el puerto de Salaverry en los años 2018-2022.	Variable independiente X= Concesión X ₁ = Inversión X ₂ = Tarifas	Método general: Método deductivo Enfoque: Cuantitativo Alcance: Descriptivo - correlacional
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Variable dependiente Y=f(x) Desempeño logístico Y ₁ = Logística eficiente Y ₂ = Logística eficaz Y ₃ : Infraestructura	Tipo de investigación: Básica o pura Nivel de investigación: - Descriptivos - Correlacionales
¿De qué manera la concesión influye en la logística eficiente del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?	Determinar la influencia de la concesión en la logística eficiente del Puerto de Salaverry en los años 2018-2022.	La concesión influye significativamente en la logística eficiente del Puerto de Salaverry en los años 2018-2022.		Diseño de la investigación: No experimentales (longitudinal)
¿De qué manera la concesión influye en la logística eficaz del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?	Determinar la influencia de la concesión en la logística eficaz del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.	La concesión influye significativamente en la logística eficaz del Puerto de Salaverry en los años 2018-2022.		Técnicas: Análisis documental
¿De qué manera la concesión influye en la infraestructura del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022?	Determinar la influencia de la concesión en la infraestructura del Puerto de Salaverry en los años 2018- 2022.	La concesión influye significativamente en la infraestructura del Puerto de Salaverry en los años 2018-2022.		Instrumentos Hoja de registro

Apéndice B: Instrumento aplicado – ficha de registro

Variables	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Concesión						
Monto de inversiones realizadas	-3023.00%	98.00%	79.00%	61.00%	68.00%	29.00%
Porcentaje de reajuste tarifario	3.00%	-432.00%	0.40%	2.00%	3.00%	5.00%
Desempeño logístico						
Tiempo para importar un contenedor	15.00%	-714.00%	-13.00%	-47.00%	1.00%	-75.00%
Costo para importar un contenedor	3.00%	18.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Número de contenedores atendidos	107.00%	460.00%	117.00%	7180.00%	139.00%	159.00%
Nivel de ocupación de puertos	1.00%	3.00%	28.00%	-11.00%	19.00%	27.00%

Apéndice C: Tasa de crecimiento de inversiones realizadas

Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Monto de inversiones realizadas	USD 50,228.80	USD 2,460,000.00	USD 11,580,000.00	USD 29,570,000.00	USD 91,630,000.00	USD 129,510,000.00
Tasa de crecimiento	-3023%	98%	79%	61%	68%	29%

Apéndice D: Porcentaje de reajuste tarifario

Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tarifa	USD 53.18	USD 10.00	USD 10.04	USD 10.26	USD 10.53	USD 11.09
Porcentaje de crecimiento	3.40%	-432%	0.40%	2.14%	2.56%	5.05%

Apéndice E: Tiempo para importar un contenedor – solicitud a SUNAT



SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

Intendencia de Aduana de Salaverry

NOTIFICACIÓN No 000001-2024-SUNAT-300000

INTERESADO : CARDENAS HUATUCO YOHAIRA CAROL
DOC. DE IDENTIDAD : DNI 71629129
DOMICILIO FISCAL : CALLE ANTONIO LISHNER 1798 - LIMA / LIMA / LIMA
REFERENCIA : SOLICITUD NRO. 88039101

Mediante la solicitud de la referencia se solicita información mensual del tiempo de despacho de Importación y Exportación de la Aduana de Salaverry durante los años del 2018 al 2022, los cuales son los que se detallan a continuación:

AÑO	ADUANA	Declaraciones	Tiempo (horas)	Porcentaje de crecimiento
2017	Salaverry	339	47.47	15.00%
2018	Salaverry	277	5.83	-714.00%
2019	Salaverry	320	5.16	-13.00%
2020	Salaverry	317	3.53	-47.00%
2021	Salaverry	331	3.57	1.00%
2022	Salaverry	276	2.05	-75.00%

Apéndice F: Costo para importar un contenedor

Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Monto	USD 53.18	USD 65.00	USD 65.00	USD 65.00	USD 65.00	USD 65.00
Porcentaje de crecimiento	3.40%	18.18%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Apéndice G: Número de contenedores atendidos



NOTIFICACIÓN N° 004-2024-SUNAT/3O0000

OPERADOR DE COMERCIO : CARDENAS HUATUCO YOHAIRA CAROL.
DOCUMENTO DE IDENTIDAD : DNI N° 71629129
DOMICILIO FISCAL : Cal. Antonio Lishner N° 1798, Lima – Lima – LIMA.
REFERENCIA : Solicitud N° 88039488

Me dirijo a usted en atención a las solicitudes de la referencia con la que solicita información estadística de la cantidad de contenedores que ingresaron y salieron por el puerto de Salaverry para el periodo comprendido del año 2017 al 2023, información detallada a continuación:

Año	Número de contenedores atendidos	Porcentaje de crecimiento
2017	809	107.00%
2018	267	460.00%
2019	797	117.00%
2020	20	7180.00%
2021	51	139.00%
2022	111	159.00%

Apéndice H: Nivel de ocupación de puertos

Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nivel de ocupación	206	213	295	265	328	447
Porcentaje de crecimiento	1%	3%	28%	-11%	19%	27%