



# INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario de Paita  
**2025**

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**





## **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán**

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

#### **Informe de desempeño 2025: Terminal Portuario de Paita**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.*

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

[estudioseconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>8</b>
I.1. Composición accionaria del Concesionario .....	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	8
I.3. Área de influencia.....	11
I.4. Principales activos de la Concesión.....	12
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión.....	14
I.6. Hechos de importancia.....	15
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>15</b>
II.1. Servicios regulados .....	16
II.2. Servicios especiales .....	17
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>18</b>
III.1. Principales clientes.....	18
III.2. Tráfico de naves y carga .....	19
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....</b>	<b>29</b>
IV.1. Tarifas.....	29
IV.2. Cargos de acceso .....	33
IV.3. Precios.....	33
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>34</b>
V.1. Inversiones .....	34
V.2. Pagos al Estado .....	35
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>35</b>
VI.1. Niveles de servicio y productividad .....	35
VI.2. Accidentes .....	39
VI.3. Reclamos .....	40
VI.4. Sanciones y Penalidades .....	40
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>42</b>
VII.1. Análisis de los Estados Financieros.....	42
VII.2. Análisis de Ratios Financieros .....	50
<b>VIII. CONCLUSIONES.....</b>	<b>58</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>60</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>66</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Estado de las inversiones .....	9
Cuadro 2 Infraestructura del TPP .....	12
Cuadro 3 Inversiones mínimas en equipamiento portuario .....	13
Cuadro 4 Relación de los principales equipos instalados en el TPP .....	13
Cuadro 5 Modificaciones contractuales .....	14
Cuadro 6 Condición de prestación de servicios en el TPP .....	15
Cuadro 7 Naves arribadas por muelle y amarradero, año 2025 .....	22
Cuadro 8 Composición del tráfico de contenedores, año 2025 .....	25
Cuadro 9 Tarifas máximas de los servicios regulados, 2024 – 2025 .....	32
Cuadro 10 Contratos de acceso vigentes, año 2025 .....	33
Cuadro 11 Precios de algunos servicios especiales, 2024 – 2025 .....	33
Cuadro 12 Pagos al Estado, 2020 – 2025 .....	35
Cuadro 13 Rendimiento de embarque y descarga de contenedores .....	38
Cuadro 14 Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada, 2025 .....	39
Cuadro 15 Accidentes reportados en el terminal, 2025 .....	40
Cuadro 16 Sanciones impuestas, 2025 .....	41
Cuadro 17 Estado de Resultados Integrales, periodo 2021 – 2025 .....	42
Cuadro 18 Estado de Situación Financiera, periodo 2021 – 2025 .....	46
Cuadro 19 Ratios de liquidez, 2024 – 2025 .....	51
Cuadro 20 Ratios de endeudamiento, 2024 – 2025 .....	53
Cuadro 21 Ratios de rentabilidad, 2024 – 2025 .....	56

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Líneas navieras en el TPP, 2025 .....	18
Gráfico 2 Agencias marítimas en el TPP, 2025 .....	19
Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 – 2025 .....	19
Gráfico 4 Composición del tráfico de naves, por tipo, 2025 .....	20
Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011 – 2025 .....	20
Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, 2025 .....	21
Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, 2025 .....	21
Gráfico 8 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019 – 2025 .....	22
Gráfico 9 Volumen de carga movilizada, por tipo de operación .....	23
Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por tipo, 2024 – 2025 .....	23
Gráfico 11 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 – 2025 .....	24
Gráfico 12 Carga contenedorizada: productos movilizados, 2025 .....	24
Gráfico 13 Movimiento de contenedores en el TPP, periodo 2011 – 2025 .....	25
Gráfico 14 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 – 2025 .....	26
Gráfico 15 Carga sólida a granel: productos movilizados, 2025 .....	26
Gráfico 16 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 – 2025 .....	27
Gráfico 17 Carga líquida a granel: productos movilizados, 2025 .....	27
Gráfico 18 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 – 2025 .....	28
Gráfico 19 Carga fraccionada: productos movilizados, 2025 .....	28
Gráfico 20 Inversiones en el TPP, periodo 2010 – 2025 .....	34
Gráfico 21 Tiempo de Espera de la Nave, 2025 .....	36
Gráfico 22 Tiempo de Recepción de Mercancía, 2025 .....	37
Gráfico 23 Tiempo de Entrega de Mercancía, 2025 .....	37
Gráfico 24 Rendimiento de embarque y descarga de contenedores, 2025 .....	38
Gráfico 25 Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada, 2025 .....	39
Gráfico 26 Reclamos en el TPP, periodo 2010 – 2025 .....	40
Gráfico 27 Ingresos por prestación de servicios portuarios de TPE, 2025 .....	43
Gráfico 28 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, 2025 .....	44



Gráfico 29 Evolución de la utilidad de la empresa, periodo 2010 – 2025 .....	44
Gráfico 30 Composición de activos de la empresa, 2024 – 2025 .....	47
Gráfico 31 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2010-2025 .....	48
Gráfico 32 Composición de pasivos de la empresa, 2024 – 2025 .....	48
Gráfico 33 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2010 – 2025 .....	49
Gráfico 34 Composición del patrimonio neto de la empresa, 2024 – 2025.....	49
Gráfico 35 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2010 – 2025.....	50
Gráfico 36 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2010 – 2025.....	52
Gráfico 37 Evolución del capital de trabajo, periodo 2010 – 2025 .....	52
Gráfico 38 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2010 – 2025 .....	54
Gráfico 39 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2010 – 2025.....	55
Gráfico 40 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2015 – 2025 .....	57
Gráfico 41 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2010 – 2025 .....	58

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Terminal Portuario de Paita .....	8
Ilustración 2 Área de influencia del TPP .....	11
Ilustración 3 Grúas en el TPP .....	14
Ilustración 4 Cadena logística de una operación de transporte marítimo .....	16



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) durante el año 2025. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de naves y carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, entre otras.

El 9 de setiembre de 2009, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y Terminales Portuarios Euroandinos - Paita S.A. (en adelante, Concesionario o TPE) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPP (en adelante, Contrato de Concesión). El proyecto es autosostenible, y tiene una vigencia de 30 años, contados desde la suscripción del contrato.

El TPP está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,64 millones, distribuido en cuatro etapas. Al cierre de 2025, la inversión ejecutada acumulada por TPE ascendió a USD 292,4 millones, lo cual representó un avance de 93,8 % del compromiso total de inversión. Por otro lado, actualmente, el terminal portuario cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores, cuya construcción finalizó en junio de 2014; posteriormente, la obra fue recibida por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) el 30 de setiembre de 2014, iniciándose su explotación el 3 de octubre del mismo año. El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores.

En el Contrato de Concesión se estipula que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores (es decir, durante 2019), Ositrán debe realizar la primera revisión de las tarifas máximas aplicando el mecanismo regulatorio RPI – X. Bajo este esquema, las tarifas se actualizan anualmente considerando el *RPI* (o tasa de inflación de Estados Unidos) y el factor de productividad *X* vigente para cada quinquenio. En noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el primer factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el TPP, ascendente a -4,70 %, vigente hasta el 02 de octubre de 2024. En la misma oportunidad, también se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP. Posteriormente, mediante Resolución de Presidencia N° 0054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024, se estableció un segundo factor de productividad de -2,70 %, el cual se encuentra vigente desde el 03 de octubre de 2024 hasta el 02 de octubre de 2029.

El TPP atendió un total de 669 naves durante 2025, lo que representó un incremento del 16,3 % con respecto a las naves atendidas en el año 2024. Asimismo, se movilizó un total de 3366 mil toneladas, registrando un aumento del 28,6 % respecto al nivel del año anterior (2618 mil toneladas). Respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2025 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,8 % correspondió a la carga contenedorizada, mientras que, en el caso de la carga a granel sólido, la carga fraccionada y la carga a granel líquido representaron el 19,3 % y 3,2 % y 2,8 %, respectivamente. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2025, el 68,5 % correspondió a operaciones de embarque y el 31,3 % a operaciones de descarga, mientras que el 0,2 % restante correspondió a operaciones de transbordo, cabotaje y tránsito. Ello evidencia un mayor tráfico de carga de salida a través del TPP, en contraste con el menor volumen de carga de ingreso.

Respecto al régimen tarifario, en 2025 estuvieron vigentes dos tarifas máximas aplicables a los servicios regulados del TPP, conforme a la fórmula de reajuste RPI - X prevista en el Contrato de Concesión. La primera correspondió a las tarifas resultantes del ajuste anual de 2024, vigentes hasta el 2 de octubre de 2025, con una variación máxima permitida de +5,23 %. La segunda correspondió al ajuste anual de 2025, vigente desde el 3 de octubre de 2025, con una variación máxima permitida de +5,62 %. En este último caso, se registraron incrementos de +5,58 % en la canasta de servicios en función a la nave, +5,62 % en la canasta de servicios en función a la carga contenedorizada y +5,59 % en la canasta de servicios en función a la carga no contenedorizada.



Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2025 se contaban con ocho (8) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TPP, durante el año 2025 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 1,69 millones, monto 60,6 % inferior a lo registrado en 2024; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 292,4 millones, representando un porcentaje de avance del 93,8 % del compromiso de inversión de TPE.

Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2025, TPE realizó pagos por un total de S/ 11,11 millones, lo cual mostró un incremento de 47,4 % con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7 % de los pagos realizados en el año 2025 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3 % corresponde al aporte por regulación.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 6 ocurrencias, representando una ligera disminución respecto al año anterior (8 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 5 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó cuatro reclamos menos respecto a lo registrado en 2024 (9 reclamos), estando dichos reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación o cobro.

Respecto a la situación financiera de TPE, al cierre de 2025, se observa una contracción en los ratios de liquidez de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, no obstante, el capital de trabajo registró un incremento

Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una mejora moderada en el nivel de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. De manera similar, la empresa registró un incremento en la proporción del endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) respecto del total de endeudamiento y una mejora en el grado de autonomía financiera, al contar con una estructura de capital con menor dependencia del financiamiento externo.

Finalmente, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. Asimismo, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejora significativa en su posición en comparación al 2024, traduciéndose en una mayor rentabilidad de los accionistas y un manejo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

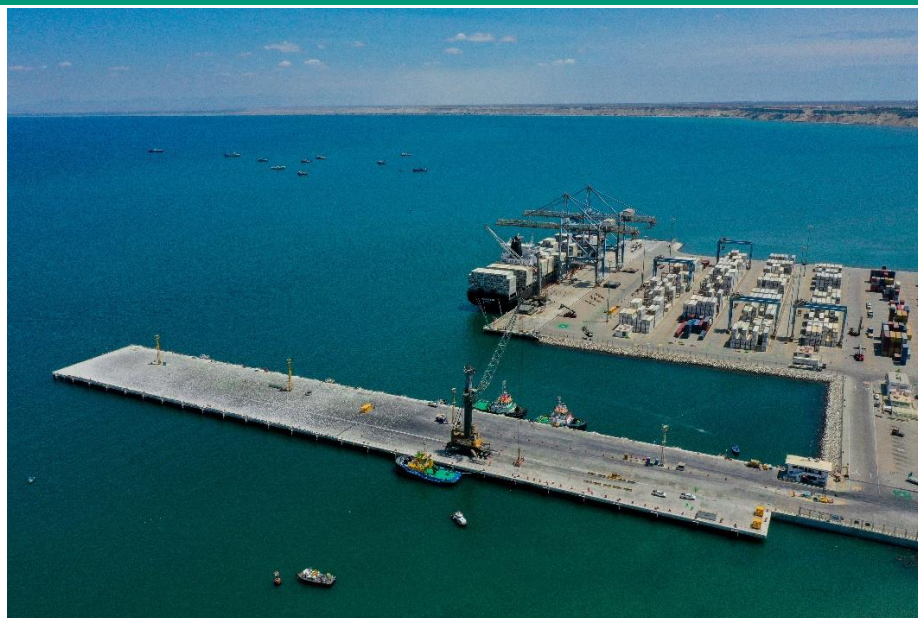
### I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 24 de junio de 2009 la empresa peruana Terminales Portuarios Euroandinos - Paita S.A. se constituyó como una sociedad anónima. Actualmente, sus accionistas son TERTIR - Terminais de Portugal S.A. (entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A., domiciliada en Portugal) y DP World Logistics S.R.L. (subsidiaria de DP World Amer FZE, domiciliada en Dubái), ambos con una participación del 50 % de su capital.
2. Cabe indicar que Tertir - Terminais de Portugal S.A. forma parte del grupo Yilport, operador portuario internacional, mientras que DP World Logistics S.R.L. forma parte del grupo DP World. En tal sentido, la composición accionaria de TPE refleja la participación conjunta de ambos grupos empresariales en la administración de la concesión del TPP.

### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita fue suscrito el 9 de setiembre del 2009 entre el MTC y TPE, en la modalidad de proyecto autosostenible, y tiene una vigencia de 30 años desde la fecha de su suscripción. Conforme a lo establecido en la Cláusula 4.2 del Contrato de Concesión, el plazo de la concesión podrá suspenderse en determinadas circunstancias, siendo que el periodo de la suspensión no se tomará en cuenta para el cómputo del plazo de la Concesión.
4. El TPP fue concesionado bajo el esquema mono operador<sup>1</sup> (es decir, verticalmente integrado), donde el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión). Cabe indicar que solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Ositrán y el Reglamento de Acceso del Concesionario (en adelante, REA).

Ilustración 1 Terminal Portuario de Paita



Fuente: Ositrán.

<sup>1</sup> De acuerdo con el modelo de negocio portuario descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el TPP es un puerto que opera bajo la modalidad de Puerto Landlord Port. En un modelo Landlord Port, el Estado invierte en infraestructura de accesibilidad marítima y generación de aguas abrigadas, diques, muelles y dragados. Los operadores privados invierten en superestructura (equipos, pavimentos e instalaciones).



5. Por otro lado, en cuanto a los compromisos de inversión pactados, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Segunda de la Adenda N° 1 al referido Contrato, la inversión referencial para el desarrollo de la Concesión del TPP asciende a USD 311,64 millones (incluido IGV)<sup>2</sup>, la cual está prevista a ejecutarse en las siguiente cuatro etapas:
- **Etapa I:** considera la construcción del muelle de contenedores, que comprende: el dragado de al menos 13 metros, el amarradero de 300 metros, el patio de contenedores de 12 hectáreas e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
  - **Etapa II:** consiste en el equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEU por año según lo establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.
  - **Etapa III:** considera el reforzamiento del muelle espigón existente, el área de respaldo y el equipamiento portuario exigido o la Construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEU por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.
  - **Etapa IV y siguientes:** comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPP. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones. Las inversiones adicionales incluyen la construcción de vías de acceso, la ampliación del muelle espigón, el dragado para aumentar la profundidad de calado de ambos muelles, entre otros.

**Cuadro 1** Estado de las inversiones

<b>Etapas</b>	<b>Estado</b>
Etapa I	Inició el 11/06/2012 y concluyó el 10/06/2014.
Etapa II	Se activa cuando se superen los 180 000 TEU al año, lo cual ocurrió al final de 2014. Las obras de esta etapa finalizaron en el 2016.
Etapa III	Se activa cuando se superen los 300 000 TEU al año. En el año 2020, el TPP movilizó 329 446 TEU, activando las obligaciones de la etapa III.
Etapa IV	Estas obras puede iniciarlas el Concesionario en el momento que considere oportuno.

*Fuente: Contrato de Concesión.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

6. Asimismo, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa I, II y III, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).
7. El IMAG, de corresponder, se entregará al Concesionario de acuerdo con el procedimiento de pago descrito en el Contrato de Concesión. Dicho procedimiento establece que el monto resultante de la diferencia entre el IMAG y los ingresos totales anuales calculados por el Regulador serán abonados al Concesionario en el año calendario siguiente de la presentación del informe en el que se determine dicha diferencia. No obstante, es importante indicar que el IMAG no será exigible en los siguientes casos:
- Cuando el Concesionario no brinde los Servicios acorde con los Niveles de Servicio y Productividad, así como con los parámetros técnicos exigidos en los Anexos 3 y 4, respectivamente.

<sup>2</sup> Es importante indicar que la inversión referencial fue actualizada con los importes de liquidación de obras correspondiente a las Etapas 1 y 2, y con los importes valorizados correspondientes a las Inversiones Adicionales - Etapa 4, que viene ejecutando el Concesionario.



- Cuando se presenten los escenarios de Fuerza Mayor, Suspensión o Caducidad de la Concesión, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
  - Cuando la reducción de los Ingresos sea resultado de un proceso de revisión tarifaria bajo el mecanismo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.
  - Cuando la reducción de los ingresos, en concordancia con el procedimiento de reconocimiento del IMAG, establecido en la Cláusula 10.1.2.1, sea como resultado de la aplicación de políticas comerciales por parte del Concesionario.
8. Al respecto, cabe señalar que, de acuerdo con lo referido en los Estados Financieros Auditados 2025 de la empresa, el monto del IMAG acumulado por las obras a ser ejecutadas en las etapas I y II asciende a USD 330,9 millones, las cuales van desde el año 2015 hasta el año 2029, mientras que en el caso de la etapa III el IMAG asciende a USD 27 millones, el cual va desde el año 2025 hasta el año 2034. Así, sumando el monto total para el desarrollo de las tres fases se tiene que el IMAG asciende a USD 357,9 millones (sin incluir IGV).
9. El 10 de diciembre de 2010 se suscribió la Adenda N.º 1 al Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, la cual tuvo como objeto introducir modificaciones destinadas a viabilizar el financiamiento de las obras iniciales del proyecto y regular la ejecución de inversiones adicionales. En tal sentido, se incorporó un nuevo esquema que comprende la creación de un fideicomiso de inversiones adicionales, la definición de cronogramas de aportes y ejecución de dichas inversiones, así como la implementación de nuevas garantías (incluyendo la sustitución progresiva de la garantía inicial por garantías de fiel cumplimiento y fianzas de accionistas). Asimismo, se modificaron disposiciones relacionadas con las etapas de inversión, ejecución de obras, régimen de garantías, mecanismos de supervisión y causales de caducidad, incorporándose también nuevos anexos y disposiciones vinculadas al financiamiento y sostenibilidad del proyecto, manteniéndose vigentes las demás cláusulas del contrato.
10. El 2 de junio de 2023 se suscribió la Adenda N.º 2 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita. Esta adenda tuvo como objeto introducir modificaciones relacionadas con la ejecución de inversiones, etapas de desarrollo del terminal y régimen económico, así como ajustes en las cláusulas referidas a retribución, supervisión de obras, garantías (IMAG) y penalidades, incluyendo cambios en los Anexos 4 y 9 vinculados a parámetros técnicos, equipamiento portuario e inversiones adicionales, manteniéndose vigentes las demás disposiciones del contrato.
11. El 3 de julio de 2024 se suscribió la Adenda N.º 3 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita. Esta adenda tuvo como objeto sustituir las referencias a la tasa LIBOR por una nueva tasa basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread). En particular, se modificaron diversas cláusulas vinculadas a la tasa de referencia, equilibrio económico-financiero, garantías y cálculo de intereses, así como el Anexo 10, manteniéndose vigentes las demás disposiciones contractuales.
12. Por su parte, respecto al régimen tarifario, a partir del inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga son actualizadas conforme a la metodología de precios tope (“*price cap*”) según la fórmula  $RPI-X^3$ . Sobre el particular, de acuerdo con el Contrato de Concesión, durante los cinco (5) primeros años el factor de productividad (factor X) será igual a cero, luego de lo cual corresponderá al Ositrán revisar las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.

<sup>3</sup> RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.



13. Al respecto, considerando que el Nuevo Muelle de Contenedores inició sus operaciones en el 2014<sup>4</sup>, correspondía efectuar la primera revisión tarifaria por factor de productividad durante el año 2019, una vez transcurridos 5 años desde dicho inicio, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión. El primer factor de productividad se mantuvo vigente hasta octubre de 2024. En ese sentido, al cumplirse el periodo quinquenal de vigencia de dicho factor, mediante Resolución de Consejo Directivo N.° 0047-2023-CD-OSITRAN, de fecha 20 de octubre de 2023, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas del TPP, a fin de determinar el factor aplicable para el siguiente quinquenio. Como resultado de dicho procedimiento, mediante Resolución de Presidencia N.° 0054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024, se aprobó el segundo factor de productividad, vigente del 3 de octubre de 2024 al 2 de octubre de 2029.
14. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
15. Finalmente, respecto a los pagos al Estado, de acuerdo con la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el terminal portuario de Paita, la cual asciende al 2 % de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1 % del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>5</sup>.

### I.3. Área de influencia

16. El terminal portuario se ubica en la provincia de Paita, al norte de la región Piura, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Este es el principal puerto de atraque directo<sup>6</sup> del norte peruano y moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general. Dada su ubicación, posee una zona natural de influencia con las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.
17. Asimismo, el TPP constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través de 995 km de carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial a través del nuevo puerto de Yurimaguas. De esta forma abre la posibilidad de conexión del norte del Perú con el Brasil.

#### Ilustración 2 Área de influencia del TPP



*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

<sup>4</sup> En octubre del 2014 la APN acreditó la entrega de las obras ejecutadas correspondientes a la construcción y equipamiento del nuevo muelle de contenedores de la Primera Etapa.

<sup>5</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

<sup>6</sup> Los puertos de atraque directo son aquellos puertos que disponen de infraestructura física y equipamiento portuario suficiente para que naves mercantes puedan ser atracadas o amarradas a muelles; y realizar operaciones embarque y desembarque directamente desde tierra a nave o viceversa (ver el Decreto Supremo N° 10-99-MTC).



18. Por otro lado, por la zona limítrofe con el norte de Piura, el puerto marítimo más cercano es el Puerto Bolívar en El Oro, Ecuador. Este es un puerto de carácter multipropósito que posee un muelle de 910 metros, con un calado de 14 metros, y cuya principal carga movilizada corresponde a las bananas debido a su proximidad con diversas fincas bananeras<sup>7</sup>.

#### I.4. Principales activos de la Concesión

19. En cuanto a la infraestructura, de acuerdo con el Anexo 1 del Contrato de Concesión, el área de la concesión asciende a 120,83 hectáreas, compuesta de 8,73 hectáreas de área terrestre y 112,10 hectáreas de área marítima. La principal infraestructura del TPP al momento de su entrega a TPE, fue un muelle espigón de 10 metros de calado para la atención de naves de carga contenedorizada y no contenedorizada, con cuatro amarraderos y una longitud de 365 metros.
20. En cumplimiento con las obligaciones del Contrato de Concesión, TPE ha venido realizando inversiones; es así que, a diciembre de 2025 el TPP contaba con un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 360 metros y un área de respaldo pavimentado, entre otros (ver el detalle en el siguiente cuadro).

Cuadro 2 Infraestructura del TPP
<b>Infraestructura inicial recibida por TPE</b>
Muelle espigón Amarradero 1A y 1B Amarradero 1C Amarradero 1D
<b>Inversión en infraestructura realizada por TPE</b>
Muelle de contenedores Pavimentación de patio de respaldo de muelle Remoción de la embarcación pesquera Cráter
<b>Obras civiles - Inversiones adicionales</b>
Dragado, relleno y enrocados, sistemas de aguas y obras menores Cisterna de combustibles de 10 800 galones Reubicación de tubería de etanol Reforzamiento de defensa de muelle existente Ampliación de zona <i>reefer</i> - Etapa 1 Portal web para el requerimiento de servicios, control vehicular de carga y citas Extensión Muelle +60 metros Modificación de ingreso de vehículos mayores Herramientas tecnológicas para la administración del mantenimiento de los activos en el TPP Unidad móvil para situaciones de emergencia Sistema de detección y extinción automática de incendios

*Fuente: Plan de Negocios - TPE.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

21. Por otro lado, respecto al equipamiento previsto en el Contrato de Concesión, en la etapa I de la Concesión el equipamiento incluye la adquisición de una (1) grúa pórtico de muelle Súper Post Panamax, dos (2) grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG), ocho (8) tractores de patio, doce (12) chasis para contenedores, dos (2) elevadores de contenedores tipo *Side Pick*, dos (2) elevadores de contenedores tipo *Reach Stacker*, entre otros equipos.
22. Adicionalmente, en la etapa II de obras mínimas corresponde la instalación de una (1) grúa pórtico de muelle Súper Post Panamax y dos (2) grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG) adicionales en el muelle de contenedores. Asimismo, en la etapa III, el Concesionario deberá reforzar la capacidad portante del Muelle Espigón Existente y adquirir dos (2) grúas móviles para el embarque y descarga de contenedores.

<sup>7</sup> Ver <https://www.yilport.com/en/ports/default/Puerto-Bolivar-Ecuador/119/0/0> (última revisión: 23 de mayo de 2026).



23. Cabe indicar que, de manera alternativa, el Concesionario puede optar por la construcción de un segundo amarradero en el Muelle de Contenedores. En este caso, el Concesionario deberá realizar las obras civiles del segundo amarradero, siendo ello considerado como inversión de obras mínimas y la construcción del respectivo patio de respaldo y su equipamiento portuario son inversión adicional.

**Cuadro 3** Inversiones mínimas en equipamiento portuario

Inversiones en el muelle de contenedores	Descripción
Grúas pórtico de muelle (2)	Grúas STS Súper Post Panamax
Grúa pórtico de patio (4)	Grúas sobre neumáticos RTG
Tractores de patio (8)	Capacidad de carga de 27 toneladas
Chasis para contenedores (12)	Capacidad de manejo de container de 45'
Elevador tipo <i>side pick</i> (2)	Capacidad de carga de 8 toneladas
Elevador de contenedor <i>reach stacker</i> (2)	Capacidad de carga de 45 toneladas y pila de 5 contenedores en primera fila
Inversiones en el muelle espigón o multipropósito	Descripción
Grúas móviles (2)	Grúas para descarga y embarque de contenedores

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. De esta manera, el equipamiento con el que cuenta el Concesionario, correspondiente a la etapa I, es: una (1) grúa pórtico de muelle Súper Post Panamax y dos (2) grúas pórtico de patio sobre neumático RTG, además de equipamiento menor como camiones, chasis para contenedores y grúas de elevación de contenedores. La inversión ejecutada para esta primera etapa ascendió a USD 156,06 millones, monto superior a la inversión contractual prevista de USD 150,18 millones, lo que representó un exceso de USD 5,88 millones.
25. Asimismo, como parte de la etapa II, finalizada en 2016, se instalaron una (1) grúa pórtico de muelle STS, dos (2) grúas pórtico RTG y el Sistema Operativo del Terminal – TOS, además de culminar la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter. Posteriormente, a diciembre de 2025<sup>8</sup>, el Concesionario cuenta con la siguiente infraestructura:

**Cuadro 4** Relación de los principales equipos instalados en el TPP

Unidades	Equipos
3	Grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax
2	Grúas portuarias móviles
6	Grúas pórtico de patio RTG
3	Reach Stacker
2	Manipuladores vacíos
18	Camiones
2	Tolvas
2	<i>Clamshells</i>
2	<i>Clamshells</i> (solo para grúas portuarias)
5	<i>Fork Lift</i>
4	<i>Spreader Bar</i>
3 (set)	Equipo especial para tuberías sueltas

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>8</sup> Ver <https://www.puertopaita.com/infraestructura/> (última revisión: 07 de junio de 2026).

**Ilustración 3 Grúas en el TPP**



**Nota:** (A) Reach Stacker, (B) Elevador de contenedores vacíos, (C) Chasis para contenedores (D) Grúa pórtico de patio RTG, (E) Grúa pórtico de muelle STS, (F) Grúa móvil de muelle.  
**Fuente:** Logismarket. Neptunia. Mota Engil.

### I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

26. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita ha tenido tres modificaciones, las cuales se detallan a continuación:

#### Cuadro 5 TPP: Modificaciones Contractuales

##### Adenda 1

**Fecha de suscripción:** 10 de diciembre de 2010

**Principales temas:** Viabilización del financiamiento del proyecto (Etapa I). Regulación de las inversiones adicionales (IA). Creación del Fideicomiso de Inversiones Adicionales. Establecimiento de cronograma de aportes y ejecución de IA. Incorporación de nuevas garantías: garantía de fiel cumplimiento y fianzas de accionistas. Modificación de cláusulas sobre ejecución de obras, etapas, garantías y causales de caducidad.

##### Adenda 2

**Fecha de suscripción:** 2 de junio de 2023

**Principales temas:** Modificaciones en ejecución de inversiones y etapas del proyecto (incluye Etapa 3A y 3B). Ajustes en el régimen económico (retribución e IMAG). Cambios en la supervisión de diseño y obras. Actualización de los parámetros técnicos y equipamiento portuario (Anexo 4 y Anexo 9). Incorporación de nuevas causales de caducidad y reglas de penalidades. Regulación de obligaciones de financiamiento y ejecución de obras adicionales.



### Adenda 3

**Fecha de suscripción:** 3 de julio de 2024

**Principales temas:** Sustitución de la tasa LIBOR por una nueva Tasa de Referencia basada en la SOFR, debido a la salida del mercado de la LIBOR. Como consecuencia de ello, se adecuaron las disposiciones contractuales que utilizaban dicha tasa, incluyendo las referidas al equilibrio económico-financiero, intereses, pagos, garantías e IMAG.

*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

#### I.6. Hechos de importancia

27. Durante el año 2025, se han ejecutado diferentes inversiones correspondientes a la adquisición de equipamiento portuario y mejoras a la infraestructura portuaria, lo que permitirá hacer aún más eficiente la atención operativa. Así, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 1,69 millones correspondiente a la ejecución de obras de Inversión Adicional entre las cuales destacan:

- Adquisición de una escala para acceso a nave
- Adquisición de una cuchara granelera de 21 m<sup>3</sup>
- Adquisición de una unidad móvil para situaciones de emergencia
- Adquisición de una sirena de emergencia
- Adquisición de un extensor de spreader
- Adquisición de una mesa para traslado de pescado
- Adquisición de una balanza camionera
- Adquisición de un flat rack
- Sistema de Evacuación ante emergencia en grúas STS y grúas móviles
- Sistema de Detección y Extinción Automática de Incendios para Equipamiento e Infraestructura Crítica de Terminales Portuarios EuroAndinos

Asimismo, durante el año 2025 se inició la ejecución de las Obras de Inversión Adicional “Ampliación de reefer racks” y “Sistema de contención de derrumbes del área colindante a TPE-Paita”, iniciadas el 1 de agosto y el 15 de diciembre de 2025, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, dichas obras presentan avances acumulados de 8,87 % y 46,0 %, conforme a lo reportado por el Concesionario.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

28. De acuerdo con el Contrato de Concesión, TPE tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del TPP a partir de la toma de posesión. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los servicios estándar y los servicios especiales.
29. Los servicios estándar se encuentran sujetos a la regulación de tarifas mientras que los servicios especiales le otorgan el derecho al Concesionario para cobrar un precio, el cual es fijado libremente.

**Cuadro 6** Condición de prestación de servicios en el TPP

Clasificación de servicios	Situación	Contraprestación	Determinación
Servicios estándar	Regulado	Tarifas	Sujeto al RETA
Remolcaje y practicaje	Regulado	Cargo de acceso	Sujeto al REMA
Servicios especiales	No regulado	Precio	Por parte del Concesionario

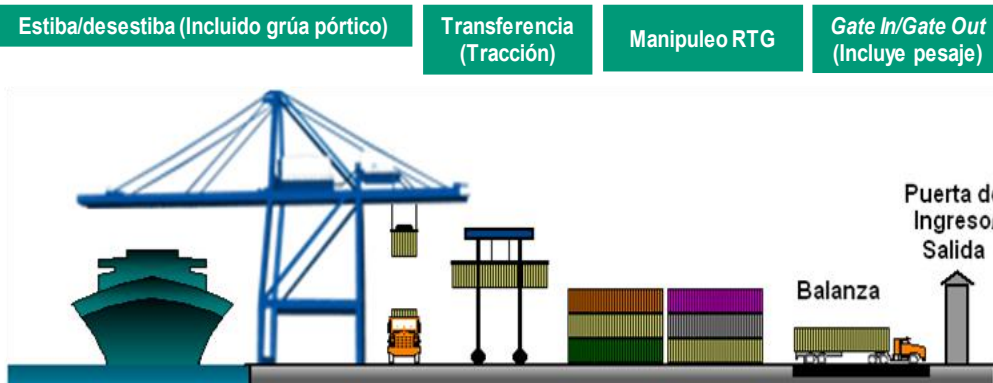
*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*



## II.1. Servicios regulados

30. Los servicios sujetos a regulación comprenden tanto a los servicios estándar como a los servicios sujetos al régimen de acceso a la infraestructura (remolcaje y practicaje).

### Ilustración 4 Cadena logística de una operación de transporte marítimo



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### a) Servicios estándar

31. Los servicios estándar son aquellos servicios que por sus características operativas son esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga. Estos se encuentran regulados mediante una tarifa tope, de tal forma que el concesionario puede cobrar como máximo la tarifa determinada por el regulador. Cabe señalar que, los servicios estándar son brindados de forma obligatoria por el concesionario a todo usuario que lo solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
32. Los servicios estándar pueden clasificarse según su alcance, ya sea que se trate de servicios brindados en función a la nave o en función a la carga:
- **En función a la nave:**
    - Incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre. Estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.
    - Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada.
    - Unidad de cobro: metro de eslora-hora.
    - Tiempo de inicio: nave larga la primera espía en operación de atraque.
    - Tiempo de término: nave larga la última espía en operación de desatraque.
    - Incluye el servicio de amarre y desamarre.
  - **En función a la carga:**
    - En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al TPP hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
    - Unidad de cobro de la carga contenedorizada: por contenedor.
    - Unidad de cobro de carga no contenedorizada: por tonelada.
    - Servicio de tracción: entre el costado de la nave y el área de almacenamiento.
    - Servicio de pesaje.
    - Almacenamiento: 48 horas a libre disposición del usuario.
    - En el caso de los transbordos, la tarifa por el servicio estándar en función a la carga se cobra una sola vez desde la descarga hasta el embarque en la otra nave, incluyendo las 48 horas de permanencia libre de pago.



## **b) Servicios sujetos a régimen de acceso**

33. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de mono operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje<sup>9</sup> y remolcaje<sup>10</sup>. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de las facilidades esenciales (obras de abrigo y defensa, señalización portuaria, pozo de maniobras y rada interior) con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
34. De acuerdo con lo establecido en el artículo N° 49 del REMA, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que: i) es administrada o controlada por un único número de entidades prestadoras, ii) no es eficiente ser duplicada o sustituida, y iii) su acceso es indispensable para que los usuarios intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros.
35. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

## **II.2. Servicios especiales**

36. De acuerdo con la cláusula 1.18.90 del Contrato de Concesión, los servicios especiales son todos aquellos distintos a los servicios estándar que el Concesionario está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados por el Concesionario y por los correspondientes Usuarios y por los cuales el Concesionario tendrá el derecho de cobrar un precio.
37. Los servicios especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario, entre los cuales se encuentran los servicios para carga contenedorizada, carga general o fraccionada, carga rodante, carga granel sólido, y carga granel líquido; todas ellas en función a la nave y a la carga.

---

<sup>9</sup> De acuerdo con el REA de TPE, el practicaje se define como el servicio que se brinda con el propósito de asesorar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro dentro del área de maniobras de TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura.

<sup>10</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

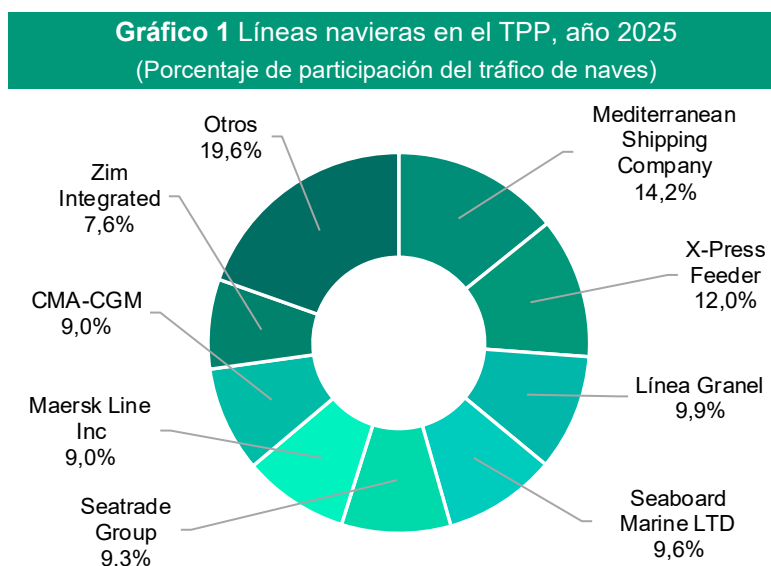


### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

38. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario de Paita durante el año 2025, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>11</sup>.

#### III.1. Principales clientes

39. Respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
40. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2025 se observa que alrededor del 36,0 % del tráfico total de naves se concentró en tres (3) empresas: Mediterranean Shipping Company (14,2 %), X-Press Feeder (12,0 %) y Línea Granel (9,9 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 19,6 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones inferiores al 7 % del tráfico total.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

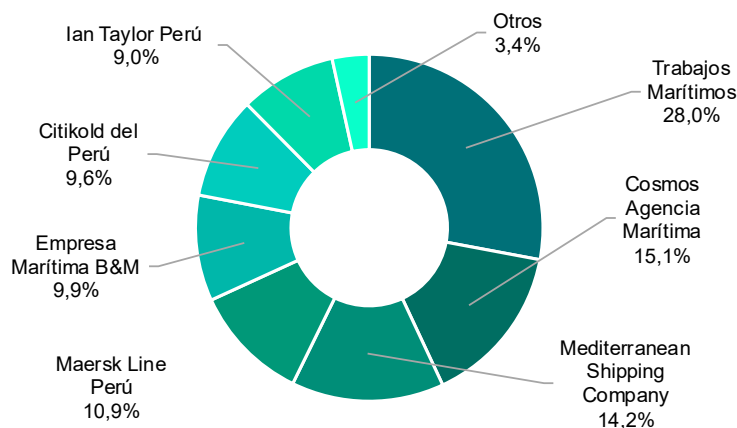
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>11</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



41. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2025 se observa que alrededor del 57,2 % del tráfico de naves se encontró distribuido entre tres (3) empresas, siendo Trabajos Marítimos la que presentó la mayor participación, registrando el 28,0 % del total de naves que recalieron en el terminal, seguido de Cosmos Agencia Marítima con el 15,1 % y Mediterranean Shipping Company con el 14,2 %, tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 3,4 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 4 % del tráfico total.

**Gráfico 2** Agencias marítimas en el TPP, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



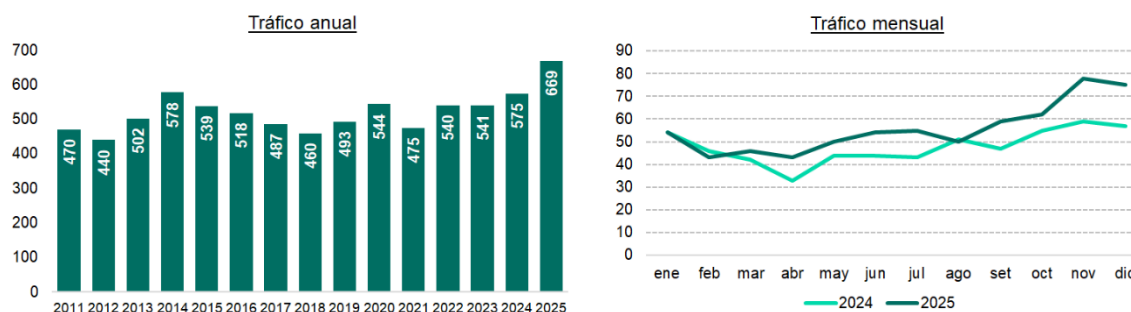
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Tráfico de naves y carga

#### a) Naves atendidas

42. Durante el año 2025, TPP atendió un total de 669 naves, esto es, 94 naves más que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en un incremento del 16,3 %, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual de naves, la tendencia observada durante el año 2025 supera los niveles registrados en el 2024, presentado un tráfico por encima de lo registrado el año anterior en la mayoría de los meses (con excepción de febrero y agosto), situándose en torno a las 56 naves por mes, en promedio, número superior al promedio mensual de naves de 2024 (48 naves).

**Gráfico 3** Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2025  
(En número de naves atendidas)



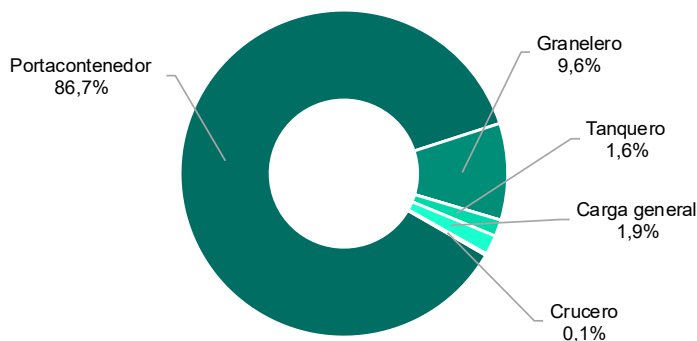
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2025, las naves que transportan contenedores representaron el 86,7 % del total de naves atendidas, seguido por las naves que transportan carga sólida a granel con



el 9,6 %, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 3,7 % del tráfico restante durante el 2025 corresponden a naves de carga general (1,9 %), buques tanqueros (1,6 %) y crucero (0,1 %).

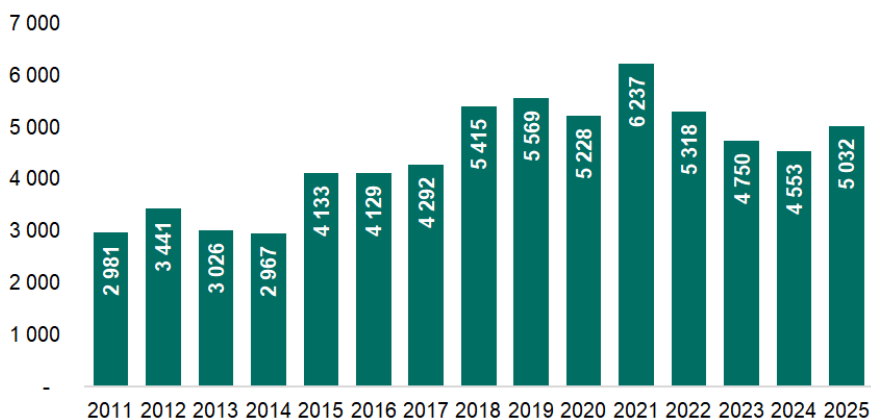
**Gráfico 4** Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Cabe señalar que, en línea con el aumento en el número de naves atendidas y el mayor volumen de tráfico de carga (como se verá más adelante) registrado en 2025, se observó un incremento en el volumen promedio de carga transportada por nave. Así, para el año 2025, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 5,03 mil toneladas, cifra 10,5 % superior respecto a 2024, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Nótese que, tras las contracciones registradas en los últimos dos años, se volvió a registrar un crecimiento pero aún sin alcanzar los niveles de 2021.

**Gráfico 5** Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2025  
(En toneladas métricas)



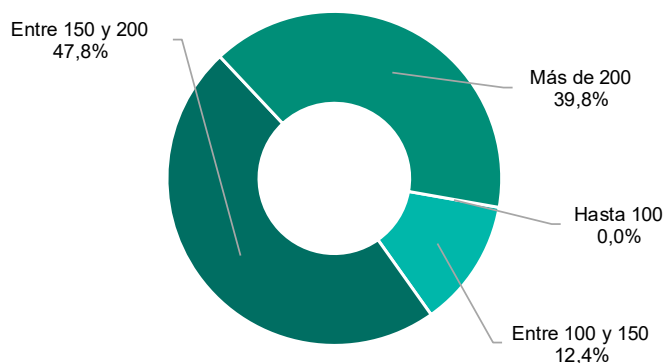
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2025, estas comprenderían la eslora y el arqueo bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 150 a 200 metros presentaron la mayor participación con el 47,8 % del tráfico total,



mientras que las naves de menor eslora, tales como las pertenecientes al rango de 100 a 150 metros, presentaron la menor participación del tráfico total (12,4 %). Es preciso indicar que, a diferencia de años previos, no se registró tráfico de naves con una eslora de hasta 100 metros.

**Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025**  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

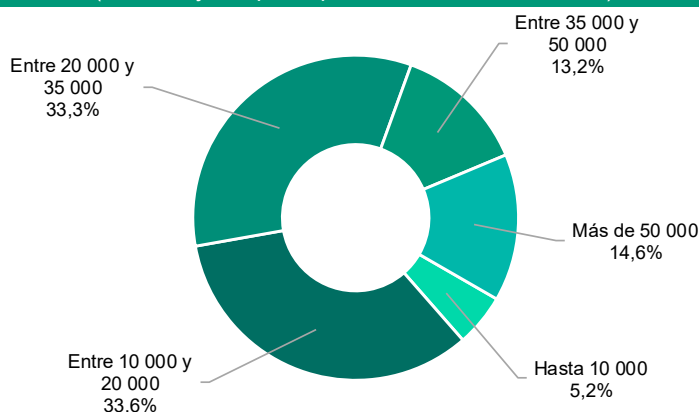


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 10 000 y 20 000 toneladas, con un 33,6 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto de entre 20 000 y 35 000 toneladas, con un 33,3 % del tráfico total de naves.

**Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025**  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Finalmente, en cuanto al arribo de las naves en el TPP durante el año 2025, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 2 con 491 naves, las cuales se atendieron únicamente en el amarradero A, mientras que una menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 1 con 178 naves.



**Cuadro 7 Naves arribadas,  
por muelle y amarradero, año 2025**

Amarradero	Muelle		Total
	1	2	
A	75	491	566
B	103	0	103
C	0		0
D	0		0
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>491</b>	<b>669</b>

*Nota: El Muelle 2 no cuenta con amarraderos C y D.*

*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

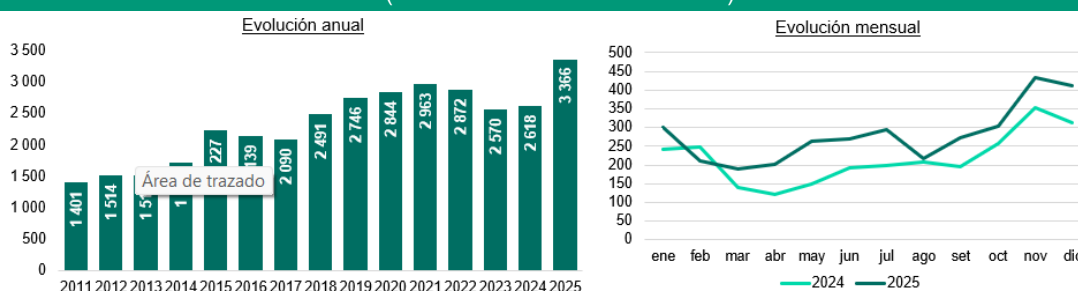
*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

## b) Volumen de carga movilizada

48. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal<sup>12</sup>, durante el año 2025 se presentó un incremento del 28,6 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 2618 a 3366 mil toneladas, respectivamente, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2025 se observa que, a lo largo del año (con excepción de febrero), el volumen de carga movilizada en el TPP registró cifras superiores a las observadas en el año 2024, situándose en torno a las 280,5 mil toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas de 2024 (218,1 mil toneladas).

**Gráfico 8 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2025**

(En miles de toneladas métricas)



*Nota: Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.*

*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

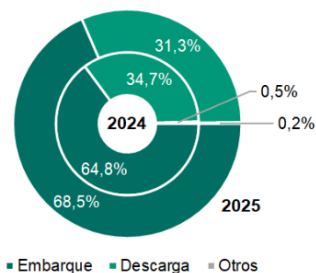
49. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2025, el 68,5 % correspondió a operaciones de embarque, mientras que el 31,3 % correspondió a operaciones de descarga, ello evidencia una mayor participación de la carga de salida frente a la carga de ingreso a través del TPP, tal como se observa en el siguiente gráfico. Así, durante el año 2025, el volumen total embarcado ascendió a 2305,1 mil toneladas (+35,8 % respecto del 2024), mientras que el volumen total descargado ascendió a 1054,7 mil toneladas (+16,2 % respecto del 2024). Finalmente, el 0,2 % restante correspondió a operaciones de transbordo, cabotaje y tránsito.

<sup>12</sup> Para efectos del presente análisis, no se consideran las operaciones de reestiba registradas en carga contenedorizada, dado que estas consisten en la reubicación y/o acomodo de la carga dentro del mismo medio de transporte o unidad de carga. Asimismo, se precisa que no se registraron operaciones de reestiba en los demás tipos de carga, como carga sólida a granel, carga líquida a granel y carga fraccionada, durante el periodo analizado.

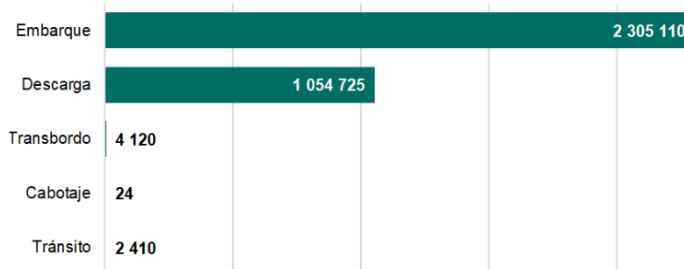


### Gráfico 9 Volumen de carga movilizada, por tipo de operación

Participación por tipo de operación



Composición de la carga, por tipo de operación, año 2025



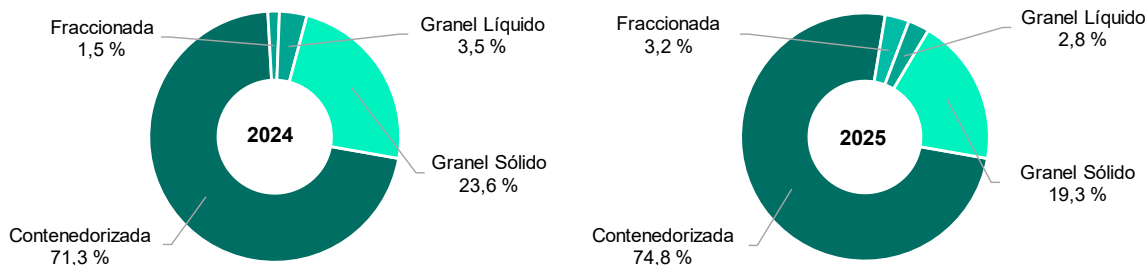
**Nota:** Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.

**Fuente:** Declaración Estadística del Ositrán.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Asimismo, como se presenta en el siguiente gráfico, respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizada, durante el año 2025 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,8 % correspondió a la carga contenedorizada, seguido por la carga a granel sólido con el 19,3 %. Por su parte, la carga fraccionada representó el 3,2 % y el granel líquido el 2,8 % restante. Cabe destacar que, en 2025, todos los tipos de carga registraron incrementos respecto de 2024. La carga contenedorizada presentó el mayor aumento en términos absolutos, con aproximadamente 652,0 mil toneladas adicionales, al pasar de 1 867,3 mil toneladas a 2 519,4 mil toneladas, equivalente a un crecimiento de 34,9 %.

### Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2024 y 2025 (Porcentaje de participación de la carga movilizada)



**Nota:** Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.

**Fuente:** Declaración Estadística del Ositrán.

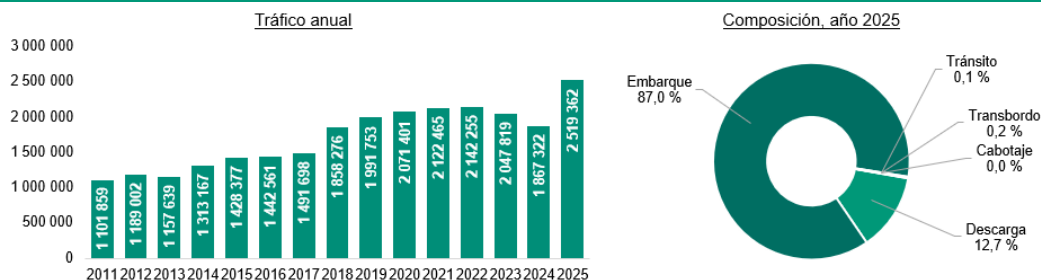
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## Carga contenedorizada

51. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2025 por el TPP ascendió a 2519,4 mil toneladas, lo cual representó un incremento del 34,9 % respecto de lo registrado en el 2024, logrando registrar un máximo histórico de tráfico de carga contenedorizada en el terminal. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TPP durante el periodo 2011 – 2025:

**Gráfico 11** Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2025  
(En toneladas métricas y porcentaje de participación de la carga movilizada)



Nota (1): Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.

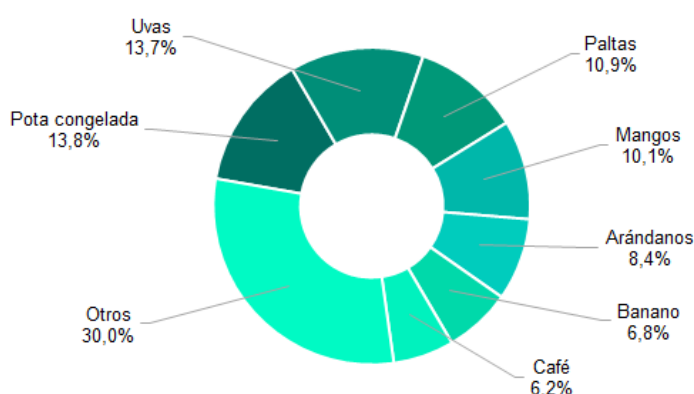
Nota (2): En 2025, para el régimen de cabotaje se movilizaron 23,9 toneladas.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2025 se concentró mayormente en las operaciones de embarque, con alrededor del 87,0 %, en tanto que las operaciones de descarga, transbordo y tránsito representaron el 12,7 %, 0,2 % y 0,1 % de la carga movilizada, respectivamente. Es preciso indicar que se registraron 23,9 toneladas bajo el régimen de cabotaje durante el año 2025.
53. Asimismo, en cuanto a los productos movinizados bajo este tipo de carga durante el año 2025, destacan los siguientes: pota congelada (13,8 %), uvas (13,7 %), paltas (10,9 %), mangos (10,1 %), arándanos (8,4 %), banano (6,8 %) y café (6,2 %), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 12** Carga contenedorizada: productos movinizados, año 2025  
(Porcentaje de participación respecto del total)



Nota: Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.

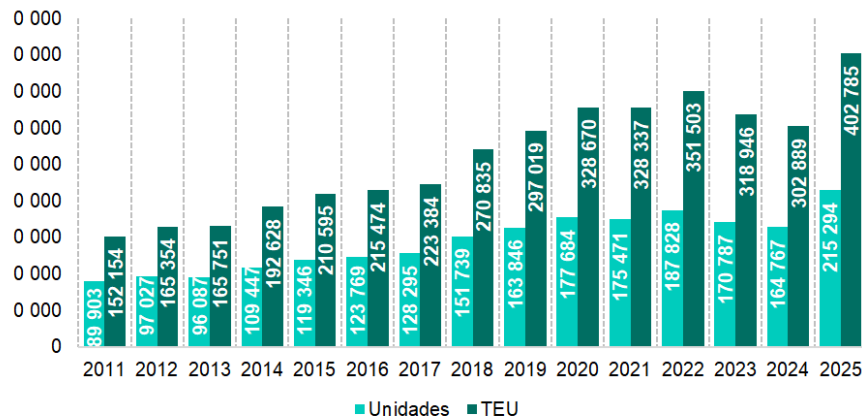
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



54. Por otro lado, durante el año 2025, el TPP registró un crecimiento importante en el movimiento de contenedores. En términos de unidades físicas de contenedores, se movilizaron 215 294 unidades, cifra superior en 30,7 % a lo registrado en 2024, cuando se atendieron 164 767 unidades. De manera complementaria, al medir dicho movimiento en TEU, unidad estándar equivalente a un contenedor de 20 pies, el terminal movilizó 402 785 TEU, lo que representó un incremento de 33,0 % respecto del año anterior, en el que se registraron 302 889 TEU. Esta diferencia entre ambas medidas permite distinguir entre la cantidad de contenedores movilizados y su capacidad equivalente estandarizada.

**Gráfico 13** Movimiento de contenedores en el TPP, periodo 2011-2025



*Nota:* Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.  
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. En el siguiente cuadro se presenta la composición del tráfico de contenedores del TPP durante 2025, expresado en TEU, según condición de llenos y vacíos, y de acuerdo con contenedores de 20 y 40 pies. Al respecto, se observa que la mayor participación del tráfico se concentró en las operaciones de embarque, principalmente en contenedores llenos de 40 pies. Por su parte, en las operaciones de descarga predominó el movimiento de contenedores vacíos de 40 pies. Este comportamiento guarda relación con la dinámica de la carga contenedorizada descrita previamente, en la medida en que el terminal registra una mayor participación de carga de salida frente a la carga de ingreso.

**Cuadro 8** Composición del tráfico de contenedores, año 2025  
(En TEU)

Régimen	Llenos		Vacíos		Total
	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	
Descarga	5 214	17 906	7 310	156 204	186 634
Embarque	12 448	176 816	963	6 552	196 779
Transbordo	32	384	204	190	810
Cabotaje	0	2	1 605	16 426	18 033
Tránsito	0	188	27	314	529
<b>Total</b>	<b>17 694</b>	<b>195 296</b>	<b>10 109</b>	<b>179 686</b>	<b>402 785</b>

*Nota:* Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

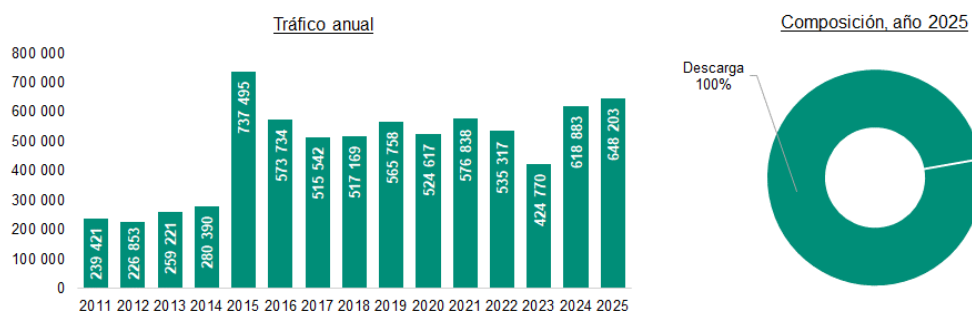


### **Carga sólida a granel**

56. Durante el año 2025, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TPP ascendió a 648,2 mil toneladas, lo cual representó un aumento del 4,7 % respecto de lo registrado en el año previo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Al respecto, cabe indicar que el 100 % del volumen de carga sólida a granel movilizado durante el 2025 correspondió a operaciones de descarga en el terminal.

#### **Gráfico 14 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2025**

( Tráfico anual en toneladas métricas y composición 2025 en porcentaje)



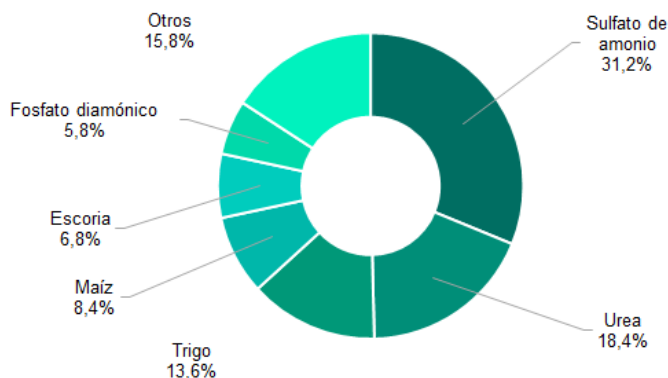
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2025, destacan los siguientes: sulfato de amonio (31,2 %), urea (18,4 %), trigo (13,6 %) y maíz (8,4 %), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

#### **Gráfico 15 Carga sólida a granel: productos movilizados, año 2025**

(Porcentaje de participación respecto del total)



*Nota: Según la RAE; la Escoria se define como "Sustancia vítrea que sobrenada en el crisol de los hornos para fundir metales, y procede de la parte menos pura de estos unida con las gangas y fundentes".*

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

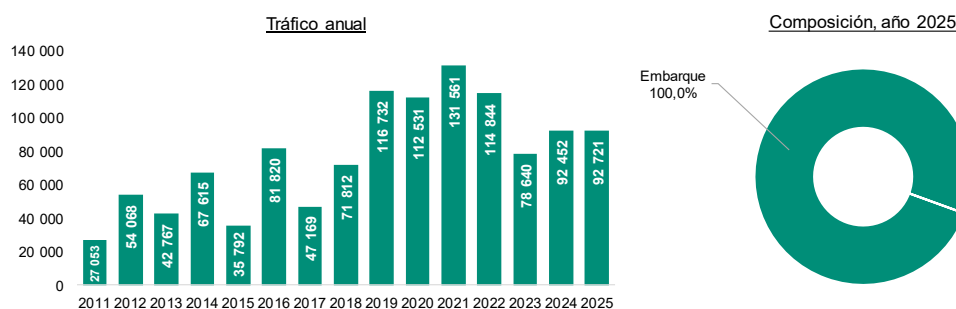
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## Carga líquida a granel

58. En el 2025, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TPP ascendió a 92,7 mil toneladas, lo cual representó un aumento de 0,3 % respecto de lo registrado en el 2024. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TPP durante el periodo 2011 – 2025. Cabe indicar que el 100 % del volumen movilizado durante el 2025 correspondió a operaciones de embarque.

**Gráfico 16** Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2025  
(Tráfico anual en toneladas métricas y composición 2025 en porcentaje)

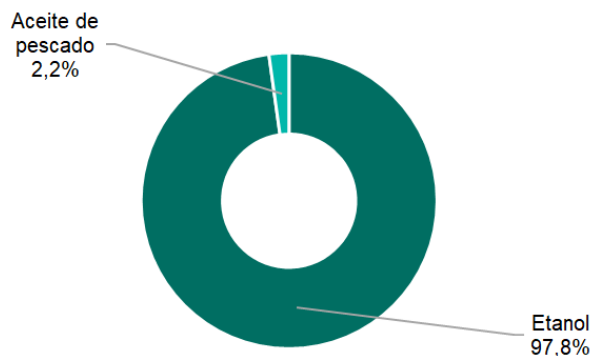


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2025, destacan los siguientes: etanol (97,8 %) y aceite de pescado (2,2 %), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 17** Carga líquida a granel: productos movilizados, año 2025  
(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

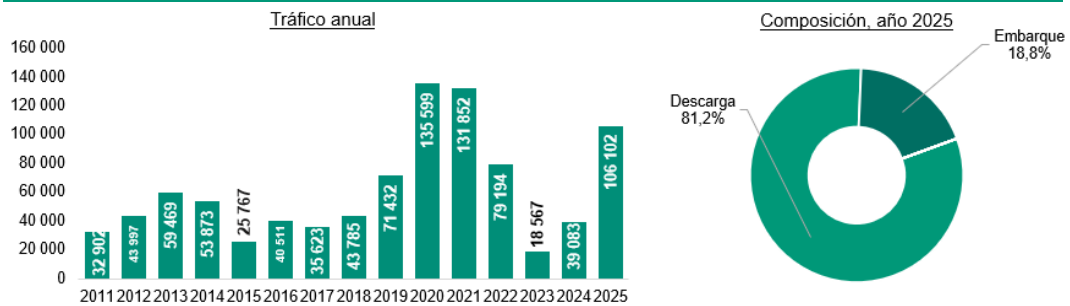
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## Carga fraccionada

60. Durante el año 2025, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TPP ascendió a 106,1 mil toneladas, lo cual representó un incremento del 171,5 % respecto de lo registrado en el 2024, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Por otro lado, en cuanto al tipo de operación efectuado, el 81,2 % del volumen movilizado durante el 2025 correspondió a operaciones de descarga, mientras que el 18,8 % restante correspondió a operaciones de embarque. Es preciso indicar que durante el 2025 no se registraron operaciones de transbordo, cabotaje o de tránsito.

**Gráfico 18** Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2025  
(Tráfico anual en toneladas métricas y composición 2025 en porcentaje)

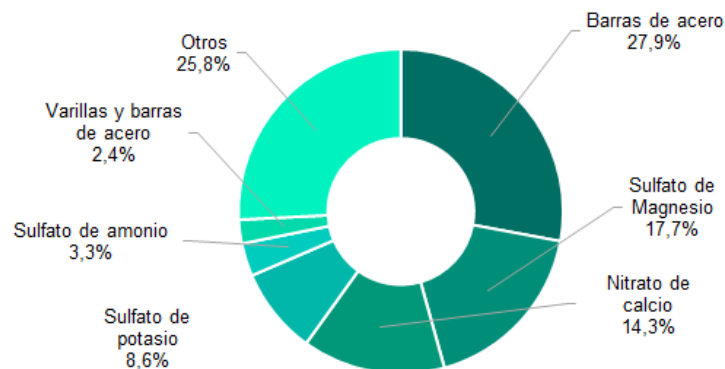


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2025, destacan los siguientes: barras de acero (27,9 %), sulfato de magnesio (17,7 %) y nitrato de calcio (14,3 %), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 19** Carga fraccionada: productos movilizados, año 2025  
(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

##### IV.1. Tarifas

62. El Concesionario está facultado a cobrar tarifas por la prestación de los Servicios Estándar, las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y las tarifas ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica.
63. Las tarifas para los Servicios Estándar del muelle espigón con las que inició operaciones el TPP estaban establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión; mientras que, las tarifas para los Servicio Estándar del Nuevo Muelles de Contenedores fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
64. De acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores, el Ositrán realizará la primera revisión de las tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio  $RPI - X$ , aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

$RPI$  : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)<sup>13</sup> de los EEUU.

$X$  : Factor de productividad, el cual representa la variación anual promedio de la productividad.

65. El  $RPI$  es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad ( $X$ ) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y revisado cada cinco años.
66. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al  $RPI$  de los últimos doce meses y el factor de productividad ( $X$ ) estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. Cabe señalar que, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizaron anualmente únicamente por el  $RPI$ <sup>14</sup>.

<sup>13</sup> CPI (*Consumer Price Index*) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).

<sup>14</sup> Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por TPE S.A. respecto a la interpretación del penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión referente a la aplicación del ajuste tarifario correspondiente a los Muelles Espigón y Muelle de Contenedores. Se advirtió que en el Contrato de Concesión el término "Inicio de explotación" necesariamente está referido al momento en que el Concesionario empieza a llevar a cabo la operación de la infraestructura que comprende el Muelle espigón y el muelle de Contenedores como unidades separables y diferenciables y que al no haber entrado en explotación (el Muelle de Contenedores) no era posible aplicar ningún ajuste tarifario hasta que el terminal portuario haya iniciado sus operaciones. De acuerdo con ello, el Regulador determinó en su informe N° 001-09-GRE-GS-GAL que el ajuste de tarifas debía realizarse durante los cinco años después de iniciada la explotación de la infraestructura y que durante los primeros cinco años las tarifas se ajustarán únicamente por el índice de precios del consumidor de Estados Unidos (CPI o RPI).



67. De acuerdo con lo señalado en la Cláusula 8.21 Contrato de Concesión, el ajuste anual de las Tarifas Máximas debe realizarse cada año a partir de la fecha de inicio de explotación del Muelle de Contenedores del TPP, lo cual ocurrió el 03 de octubre de 2014<sup>15</sup>. En tal sentido, la actualización de las Tarifas Máximas de los servicios regulados en el TPP se realiza el 03 de octubre de cada año.
68. Al respecto, considerando que el Nuevo Muelle de Contenedores inició sus operaciones en el 2014<sup>16</sup>, correspondía efectuar la primera revisión tarifaria por factor de productividad durante el año 2019, una vez transcurridos cinco (5) años desde dicho inicio, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N.° 0050-2019-CD-OSITRAN, se determinó el primer factor de productividad aplicable a los servicios regulados del TPP, ascendente a -4,70 %, vigente para el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024. Asimismo, en el marco de dicha revisión, se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante, los cuales dejaron de estar sujetos al régimen de tarifas máximas reguladas.
69. Posteriormente, al cumplirse el periodo quinquenal de vigencia del primer factor de productividad, correspondía realizar una nueva revisión tarifaria bajo la metodología RPI - X, a fin de determinar el factor aplicable para el siguiente quinquenio. En ese marco, mediante Resolución de Presidencia N.° 0054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024, se aprobó el segundo factor de productividad aplicable a los servicios regulados del TPP, ascendente a -2,70 %, vigente para el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2024 y el 2 de octubre de 2029, para los siguientes servicios:

**a) Canasta de servicios en función a la nave:**

• **Servicios Muelle Espigón:**

- Servicio Estándar a la Nave.
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies.
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada.
- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel.
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel.

• **Servicios Muelle de Contenedores:**

- Servicio Estándar a la Nave.
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies.
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies.
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada.
- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel.
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel.

<sup>15</sup> Según consta en el Acta de Recepción Definitiva de Obra, suscrita el 30 de septiembre de 2014, entre la Autoridad Portuaria Nacional y Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.

<sup>16</sup> En octubre del 2014 la APN acreditó la entrega de las obras ejecutadas correspondientes a la construcción y equipamiento del nuevo muelle de contenedores de la Primera Etapa.



**b) Canasta de servicios en función a la carga contenedorizada:**

- **Servicios Muelle Espigón:**
  - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies.
  - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies.
- **Servicios Muelle de Contenedores:**
  - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies.
  - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies.

**c) Canasta de servicios en función a la carga no contenedorizada:**

- **Servicios Muelle Espigón:**
  - Servicio Estándar a la carga fraccionada
  - Servicio Estándar a la carga sólida a granel.
  - Servicio Estándar a la carga líquida a granel.
- **Servicios Muelle de Contenedores:**
  - Servicio Estándar a la carga fraccionada.
  - Servicio Estándar a la carga sólida a granel.
  - Servicio Estándar a la carga líquida a granel.

**Tarifas vigentes durante el año 2025**

70. Durante el año 2025 estuvieron vigentes dos tarifarios aplicables a los servicios regulados del TPP, conforme a la fórmula de reajuste RPI - X prevista en el Contrato de Concesión. El primero correspondió a las tarifas resultantes del ajuste anual de 2024, las cuales se mantuvieron vigentes hasta el 2 de octubre de 2025. Para dicho periodo, la variación máxima permitida fue de +5,23 %, resultado de aplicar la fórmula de reajuste tarifario considerando el RPI y el factor de productividad X vigente para el quinquenio 2024-2029.
71. Posteriormente, el 3 de octubre de 2025 entró en vigencia el tarifario resultante del ajuste anual de 2025, aplicable al periodo octubre 2025 - octubre 2026. Para dicho periodo, la variación máxima permitida para las tarifas comprendidas en las canastas de servicios regulados fue de +5,62 %, resultado de aplicar la fórmula RPI – X, considerando un RPI de 2,92 %<sup>17</sup> y un factor de productividad X de -2,70 %.
72. En ese sentido, en el mes de octubre de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad. En este nuevo tarifario se registraron las siguientes variaciones:
- Canasta de Servicios en función a la nave: +5,58 %
  - Canasta de Servicios en función a la carga contenedorizada: +5,62 %
  - Canasta de Servicios en función a la carga no contenedorizada: +5,59 %
73. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas aplicadas a los servicios regulados durante el año 2025, en comparación con el año anterior. Cabe precisar que de acuerdo con el Contrato de Concesión, la tarifa por el servicio a la carga (embarque y desembarque) incluye: (i) el servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque, (ii) el servicio de manipuleo (en el área de

<sup>17</sup> Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de agosto de 2025 ascendió a 323,976, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Agosto 2024	Agosto 2025	Var%
CPI	314,796	323,976	+2,92 %



almacenaje) para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y (iii) el servicio de pesaje.

74. Además, la tarifa por el servicio estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

**Cuadro 9 Tarifas máximas de los servicios regulados, años 2024 y 2025**  
(En USD, sin IGV)

Unidad de medida	Version 31	Version 36	
	Desde 03/10/2024	Desde 03/10/2025	
<b>I. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVES</b>			
<b>A. Servicios Muelle Espigón</b>			
Servicio Estándar a la Nave	USD / mLOA / hora	0,94	0,99
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	201,28	212,59
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	302,01	318,98
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	201,28	212,59
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	302,01	318,98
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	209,81	221,61
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	316,92	334,73
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	USD / TON	22,88	24,16
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	USD / TON	10,55	11,14
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	USD / TON	2,89	3,05
<b>B. Servicios Muelle de Contenedores</b>			
Servicio Estándar a la Nave	USD / mLOA / hora	1,57	1,65
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	187,69	198,23
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	257,75	272,23
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	187,69	198,24
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	257,75	272,24
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	187,69	198,24
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	257,75	272,24
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	USD / TON	19,16	20,23
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	USD / TON	8,25	8,71
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	USD / TON	2,07	2,18
<b>II. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA CONTENEDORIZADA</b>			
<b>A. Servicios Muelle Espigón</b>			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	201,28	212,59
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	302,01	318,98
<b>B. Servicios Muelle de Contenedores</b>			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	187,69	198,23
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	257,75	272,23
<b>III. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA NO CONTENEDORIZADA</b>			
<b>A. Servicios Muelle Espigón</b>			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	USD / TON	22,88	24,16
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	USD / TON	10,55	11,14
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	USD / TON	2,89	3,05
<b>B. Servicios Muelle de Contenedores</b>			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	USD / TON	19,16	20,23
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	USD / TON	8,25	8,71
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	USD / TON	2,07	2,18

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## IV.2. Cargos de acceso

75. El 25 de mayo de 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso del TPP, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados
76. Al finalizar el año 2025, se contaban con ocho (8) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios. De este total, tres (3) empresas brindaron el servicio de remolcaje en el TPP: PSA Marine S.A., SAAM Towage S.A. e Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., en tanto que el servicio de practicaje fue brindado por las empresas: PSA Marine Perú S.A., Corporación de Prácticos S.A., Agental Perú S.A.C., Ian Taylor Agencias S.A.C. y Taylor Pilotage Perú S.A.C., tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 10 Contratos de acceso vigentes en el año 2025		
Usuario intermedio	Desde	Hasta
<b>REMOLCAJE</b>		
PSA Marine Perú S.A.	6/10/2022	6/10/2025
SAAM Towage S.A.	14/04/2023	14/04/2025
	30/04/2025	29/04/2026
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	29/10/2024	28/10/2026
<b>PRACTICAJE</b>		
PSA Marine Perú S.A.	17/08/2022	16/08/2025
Corporación de Prácticos S.A.	15/10/2024	14/10/2027
Agental Perú S.A.C.	20/02/2024	19/02/2026
Ian Taylor Agencias S.A.C.	8/05/2023	7/05/2026
Taylor Pilotage Perú S.A.C.	8/05/2025	7/05/2028

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.3. Precios

77. Los servicios especiales comprenden aquellos servicios distintos a los servicios estándar que TPE está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados con los usuarios. A diferencia de las tarifas aplicables a los servicios regulados, estos servicios no se encuentran sujetos a tarifas máximas, por lo que el concesionario cobra precios por su prestación, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión. En ese sentido, el siguiente cuadro presenta una selección de precios publicados en el tarifario del concesionario para algunos servicios especiales prestados en el TPP durante los años 2024 y 2025.

Cuadro 11 Precios de algunos servicios especiales, años 2024 y 2025			
(En USD, sin IGV)			
	Unidad de medida	versión 31 Desde 03/10/2024	versión 36 Desde 03/10/2025
Suministro de energía	Contenedor	11,57	11,57
Paquete de servicio de gasificado total de contenedores refrigerados con inyección de dióxido de carbono y nitrógeno	Contenedor	1953,83	1953,83
Movilización para inspección	Contenedor	255,28	280,83
Movilización extra en patio	Contenedor	226,04	226,04
Aforo con cuadrilla y/o servicio de cuadrilla	Contenedor	377,10	377,10

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

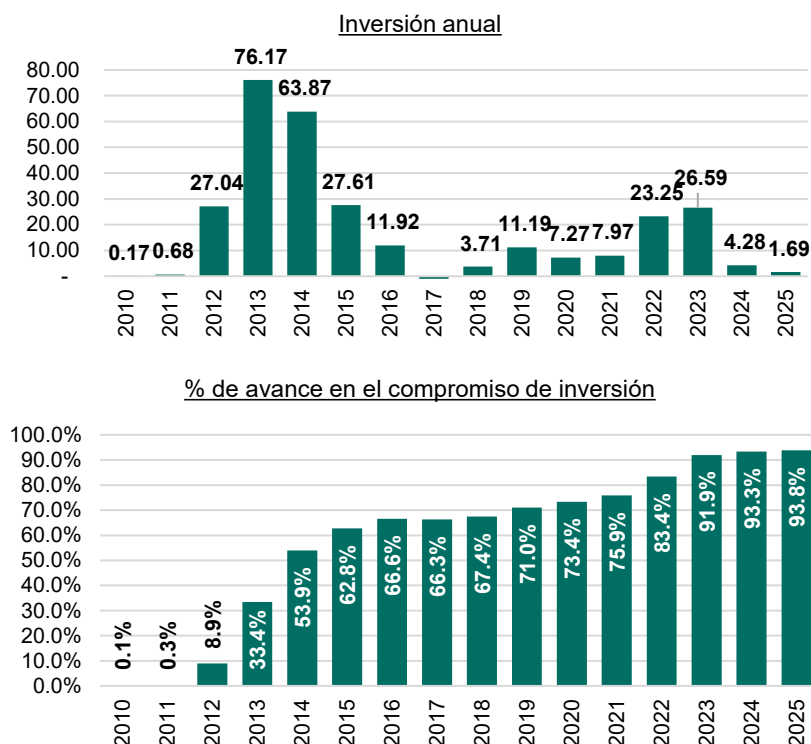


## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

78. Como ha sido mencionado, el Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,64 millones (incl. IGV) y debe ser ejecutado en 4 etapas, monto que incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
79. La Etapa I se inició en el año 2012 y su construcción finalizó en junio de 2014; posteriormente, la obra fue recibida por la APN el 30 de setiembre del mismo año, iniciándose su explotación el 3 de octubre de 2014. Esta etapa contempló la construcción de un nuevo Muelle de Contenedores con un amarradero de longitud mínima de 300 metros, un calado mínimo de -13 metros en el área de atraque, y un área de respaldo con patio de almacenamiento de 12,5 hectáreas. Entre tanto, de acuerdo con el Contrato de Concesión, la etapa II de inversión se debe iniciar a partir de que se supere la demanda anual de 180 000 TEU. Al respecto, durante 2015 se dio inicio a la Etapa II, al haberse alcanzado en 2014 el umbral de más de 180 000 TEU movilizados, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. Con relación a la etapa III, el Contrato de Concesión señala que esta se activa cuando se supere la demanda anual de 300 000 TEU. Al respecto, durante el año 2020 el TPP movilizó 329 446 TEU, lo cual activa la obligación de ejecutar la tercera etapa.
80. Así, durante el año 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 1,69 millones, monto 60,6 % inferior a lo registrado en 2024 (USD 4,28 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 292,4 millones, representando un porcentaje de avance del 93,8 % del compromiso de inversión de TPE, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 311,64 millones, al cierre del 2025 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 6,2 % de dicho compromiso.

**Gráfico 20** Inversiones en el TPP, periodo 2010 – 2025  
(En millones de USD, incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



81. Cabe señalar además que, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 la inversión registrada fue correspondiente a la ejecución de Obras de Inversión Adicional entre las cuales destacan: adquisición de: (1) escala para acceso a nave, (1) cuchara granelera de 21 m<sup>3</sup>, (1) unidad móvil para situaciones de emergencia, (1) sirena de emergencia, (1) extensor de spreader, (1) mesa para traslado de pescado, (1) balanza camionera, (1) flat rack, Sistema de Evacuación ante emergencia en grúas STS y grúas móviles, Sistema de detección y extinción automática de incendios para equipamiento e infraestructura crítica de Terminales Portuarios EuroAndinos; asimismo, durante el año 2025 se inició la ejecución de las Obras de Inversión Adicional “Ampliación de reefer racks” y “Sistema de contención de derrumbes del área colindante a TPE-Paita”, iniciadas el 1 de agosto y el 15 de diciembre de 2025, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, dichas obras presentan avances acumulados de 8,87 % y 46,00 %, conforme a lo reportado por el Concesionario.

## V.2. Pagos al Estado

82. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario de Paita. El pago por el concepto de retribución representa el 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, más un importe anual de USD 196 000 en cumplimiento de la tercera cláusula de la Adenda N°1 al Contrato de Concesión.
83. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Cabe señalar que, dicho porcentaje está determinado en el artículo N° 14 de la Ley 26917.
84. En el año 2025, los pagos realizados por el Concesionario al Estado ascendieron a S/ 11,11 millones, lo cual mostró un incremento del 47,4 % con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7 % de los pagos realizados en el año 2025 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3 % corresponde al aporte por regulación.

**Cuadro 12 Pagos al Estado, 2020 – 2025**  
(En soles)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pago de retribución (APN)	4 057 531	5 078 835	5 439 252	7 362 105	5 021 084	7 416 746
Aporte por regulación (Ositrán)	2 028 767	2 539 318	2 728 300	2 889 617	2 520 827	3 696 313
<b>Total</b>	<b>6 086 298</b>	<b>7 618 153</b>	<b>8 167 552</b>	<b>10 251 722</b>	<b>7 541 911</b>	<b>11 113 059</b>

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Niveles de servicio y productividad

85. De acuerdo con lo establecido en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, las Obras que proponga y ejecute el Concesionario deben permitir obtener niveles de servicio y productividad (NSP) mínimos. Las mediciones de niveles de servicio y de productividad son efectuadas en ambos muelles: Muelle Espigón y Muelle de Contenedores. Cabe resaltar que las mediciones de productividad de contenedores se deben efectuar y supervisar una vez que se hayan realizado las inversiones contractuales fijadas.
86. Según el contrato de concesión, durante la ejecución de las obras de la Etapa 1 (Construcción del Muelle de Contenedores) y hasta su culminación no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad correspondientes al Muelle de Espigón existente. Es así que la verificación del cumplimiento de los indicadores, establecidos en el

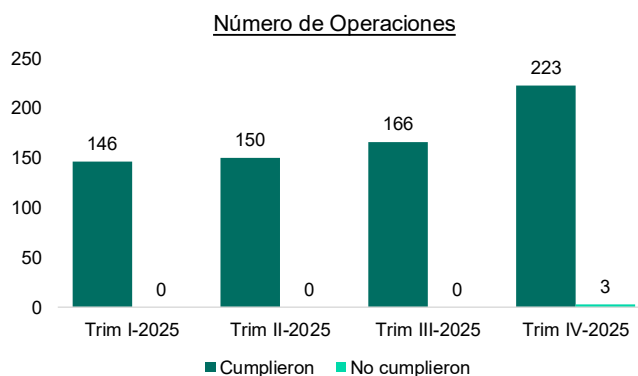


referido anexo, empezaron a realizarse a partir de la culminación de las obras de la etapa 1 en octubre del 2014.

#### a) Tiempo de Espera de la Nave

87. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el TPP no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera de cualquier nave significará el periodo, medido en horas (o fracciones de esta), que comienza en la fecha y hora en que la nave se encuentra en bahía o fondeadero y para el cual el representante de la nave ha solicitado su atraque, y que termina en la fecha y hora en que se produce el desplazamiento de la nave del fondeadero por el servicio de practicaje y cuenta con la autorización del Concesionario. Asimismo, el tiempo de espera máximo no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al Concesionario. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.
88. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>18</sup>, durante el año 2025 se midieron 685 operaciones que cumplieron con los NSP. Asimismo, en el cuarto trimestre se registraron 3 naves con un tiempo de espera superior a 4 horas.

**Gráfico 21 NSP: Tiempo de Espera de la Nave, año 2025**



*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

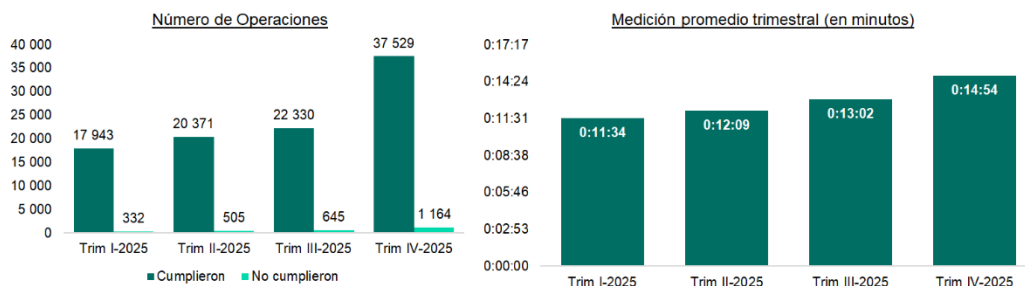
#### b) Tiempo de recepción de mercancía

89. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, el tiempo de recepción de mercancía no deberá exceder los treinta (30) minutos. Para estos efectos, dicho tiempo significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso por la puerta de entrada, y la fecha y hora en la que se recibe en el terminal y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa. Asimismo, el referido Anexo establece que el promedio de los tiempos de recepción de mercancía observado en cualquier trimestre no podrá ser superior a veinte (20) minutos. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.
90. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 se registraron 2646 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el cuarto trimestre (1164 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo de recepción de mercancía fluctuó en un rango de 12 a 15 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el cuarto trimestre (14:54 minutos).

<sup>18</sup> Mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de febrero de 2026.



**Gráfico 22 NSP: Tiempo de Recepción de Mercancía, año 2025**

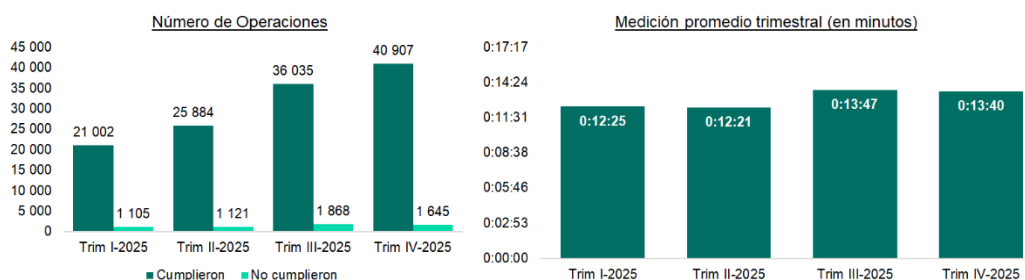


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### c) Tiempo de entrega de mercancía

91. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, el tiempo de entrega de mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. Para estos efectos, el tiempo de entrega de mercancía significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el retiro de su mercancía, cumpliendo todos los requerimientos del terminal y de las autoridades involucradas, y la fecha y hora en que se cargue sobre el vehículo de transporte que la retira y haga entrega al usuario de la documentación que faculta al usuario para su retiro. Asimismo, el referido Anexo establece que el promedio de los tiempos de entrega de mercancía observado en cualquier trimestre no podrá ser superior a veinte (20) minutos. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.
92. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 se registraron 5739 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el tercer trimestre (1868 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo de entrega de mercancía fluctuó en un rango de 12 a 13 minutos, siendo menor el tiempo promedio en el segundo trimestre (12:21 minutos).

**Gráfico 23 NSP: Tiempo de Entrega de Mercancía, año 2025**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### d) Rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores

93. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, la verificación del cumplimiento de este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente. Al respecto, en el caso del muelle espigón existente, esta se realizará una vez instaladas las grúas en el referido muelle, mientras que, en el caso del muelle de contenedores, la verificación se realizará a partir del segundo año de explotación del mismo. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimiento exigidos por el Contrato de Concesión, tanto para el muelle de contenedores como para el muelle espigón existente.



**Cuadro 13 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores**

Tipo de nave	Muelle de contenedores	Muelle espigón existente	Unidad de medida
Nave Full Container	25	20	Contenedor/Hora-Grúa
Nave portacontenedor con otras cargas	20	14	Contenedor/Hora-Grúa

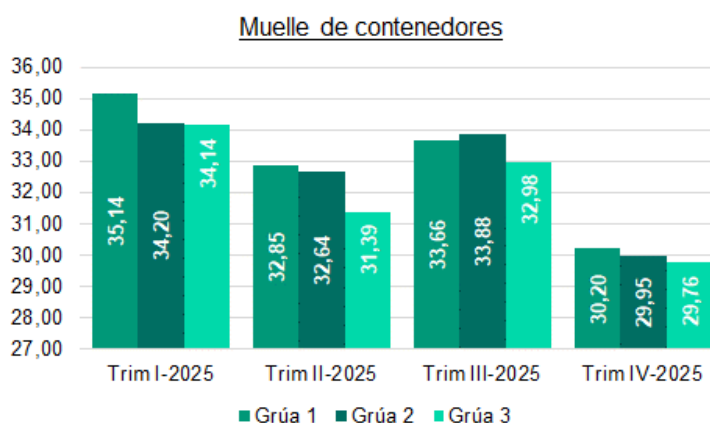
Fuente: Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores en el muelle de contenedores fluctuó en un rango de 29 a 35 contenedores/hora. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la verificación se efectuó sobre las grúas 1, 2 y 3 del muelle de contenedores, presentándose el mayor rendimiento en el primer trimestre de 2025 (35,14 contenedores/hora en el caso de la grúa 1, 34,20 contenedores/hora en el caso de la grúa 2 y 34,14 contenedores/hora en el caso de la grúa 3).

**Gráfico 24 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores, año 2025**

(En Contenedores/Hora)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### e) Rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada

95. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, la verificación del cumplimiento de este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente, siendo que, en el caso del embarque y descarga de carga no contenedorizada que se movilice en el muelle de contenedores, se considerarán los rendimientos indicados para dicho tipo de carga en el muelle espigón existente. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimiento exigidos por el Contrato de Concesión para el muelle espigón existente por tipo de carga. Cabe indicar que, de acuerdo con el Anexo N° 3, la verificación del cumplimiento de los indicadores señalados, una vez alcanzados los 300 mil TEU por año, se realizará a partir del décimo quinto mes contado a partir de superado dicho nivel demanda.



**Cuadro 14 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada, año 2025**

Tipo de carga	Muelle espigón existente		Unidad de medida
	Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300 000 (*) TEU en el TPP	A partir de cuando se supere una demanda de 300 000 (*) TEU en el TPP	
Roll On - Roll Off	110	250	Toneladas/Hora
Granel Líquido	120	300	Toneladas/Hora
Granel Sólido	200	400	Toneladas/Hora
Otras Cargas	80	150	Toneladas/Hora

(\*) Para el valor de 300 000 TEU no se considerará carga de importación generada para la construcción e implementación o puesta en marcha de proyectos específicos.

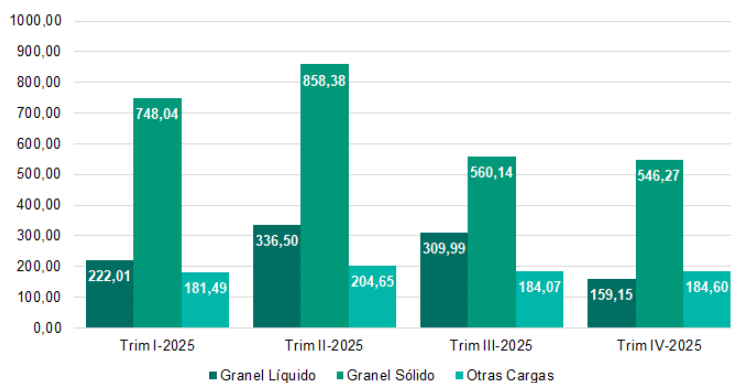
Fuente: Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 el rendimiento trimestral de embarque y descarga de la carga no contenedorizada fluctuó en un rango de 181 a 858 toneladas/hora. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, los mayores rendimientos trimestrales promedio se presentaron en la carga a granel sólido, seguido de la carga a granel líquido, presentándose el mayor rendimiento en el segundo trimestre de 2025: 858,38 toneladas/hora para el granel sólido y 336,50 toneladas/hora para el granel líquido. Cabe indicar para la verificación correspondiente al año 2025 se consideraron los niveles exigidos previos al alcance de los 300 mil TEU por año.

**Gráfico 25 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada, año 2025**

(En Toneladas/Hora)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI.2. Accidentes

97. Durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el TPP ascendió a 6 ocurrencias, lo cual representó una ligera disminución respecto al año anterior (8 ocurrencias). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2025, siendo estos únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



**Cuadro 15** Accidentes reportados en el terminal, año 2025  
(En número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	2	B	2	-	-
Febrero	-	-	-	-	-
Marzo	-	-	-	-	-
Abril	-	-	-	-	-
Mayo	-	-	-	-	-
Junio	-	-	-	-	-
Julio	-	-	-	-	-
Agosto	1	B	1	-	-
Setiembre	-	-	-	-	-
Octubre	-	-	-	-	-
Noviembre	1	B	1	-	-
Diciembre	2	B	2	-	-
<b>Acumulado</b>	<b>6</b>		<b>6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*Nota:* Tipificación del accidente según los daños: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

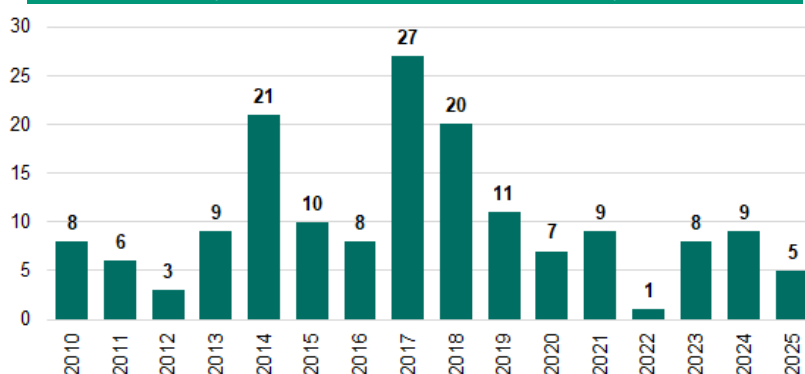
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.3. Reclamos

98. Durante el año 2025 se presentaron 5 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó una ligera disminución respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2024 (9 reclamos), tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, con relación a la materia reclamada, los reclamos presentados estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación o cobro. Es preciso indicar que, del total de reclamos registrados en el año 2025, 4 se declararon como improcedentes y 1 como inadmisibles.

**Gráfico 26** Reclamos en el TPP, periodo 2010 – 2025  
(En número de reclamos presentados)



*Fuente:* Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.4. Sanciones y Penalidades

99. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>19</sup>, durante el año 2025 se impusieron sanciones sobre la empresa por un valor acumulado de 9,63 UIT por el incumplimiento de la Cláusula 8.19 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión entre los trimestres 45° y 47° de explotación. Al respecto, cabe señalar que, en

<sup>19</sup> De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



todos los casos descritos, los procedimientos administrativos respectivos concluyeron en primera instancia, no habiendo sido impugnados por el Concesionario.

**Cuadro 16 Sanciones impuestas, año 2025**

N° Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
076-2024	11/04/2025	Incumplimientos por parte del Concesionario Terminales Portuarios Euroandinos S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados a los indicadores "Tiempo de recepción de mercancía por el terminal" y "Tiempo de entrega de mercancía al usuario", correspondientes al Cuadragésimo Quinto Trimestre de Explotación (octubre – diciembre 2020).	Cláusula 8.19 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21	Concluido
001-2025	23/05/2025	Incumplimientos por parte del Concesionario Terminales Portuarios Euroandinos S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados a los indicadores "Tiempo de recepción de mercancía por el terminal" y "Tiempo de entrega de mercancía al usuario", correspondientes al Cuadragésimo Sexto Trimestre de Explotación (enero - marzo 2021).	Cláusula 8.19 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21	Concluido
039-2025	17/07/2025	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad respecto los indicadores de operaciones individuales: de "Tiempo de recepción de mercancía por el terminal" y "Tiempo de entrega de mercancía al usuario", correspondientes al Cuadragésimo Séptimo Trimestre de Explotación (abril – junio 2021),	Cláusula 8.19 y Anexo 3, del Contrato de Concesión	3,21	Concluido

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

100. Por otro lado, durante el año 2025 no se aplicaron penalidades sobre la empresa.



## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Análisis de los Estados Financieros

#### a) Estado de Resultados Integrales

101. El Estado de Resultados Integrales de TPE muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2021-2025).

<b>Cuadro 17 Estado de Resultados Integrales, periodo 2021 – 2025</b>					
<b>(En miles de USD)</b>					
<b>Año</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>62 402</b>	<b>63 518</b>	<b>70 348</b>	<b>49 809</b>	<b>87 350</b>
Prestación de servicios portuarios, neto del IMAG	44 156	50 754	47 525	49 198	78 139
Servicios de construcción	18 246	12 764	22 823	611	9 211
<b>Costos de servicio</b>	<b>37 445</b>	<b>34 099</b>	<b>44 369</b>	<b>22 088</b>	<b>37 412</b>
Prestación de servicios portuarios	19 272	21 585	21 757	21 477	28 203
Prestación de servicios de construcción	18 173	12 514	22 612	611	9 209
<b>Utilidad bruta</b>	<b>24 957</b>	<b>29 419</b>	<b>25 979</b>	<b>27 721</b>	<b>49 938</b>
Gastos de administración	5 048	5 589	5 447	5 095	7 057
Otros ingresos	407	258	51	741	114
<b>Utilidad operativa</b>	<b>20 316</b>	<b>24 088</b>	<b>20 583</b>	<b>23 367</b>	<b>42 995</b>
Ingresos financieros	11 041	11 711	13 391	12 774	12 399
Gastos financieros	10 428	10 429	11 121	10 710	9 820
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	<b>20 929</b>	<b>25 370</b>	<b>22 853</b>	<b>25 431</b>	<b>45 574</b>
Gasto por impuesto a las ganancias	9 782	4 109	5 780	8 383	11 583
<b>Utilidad Neta</b>	<b>11 147</b>	<b>21 261</b>	<b>17 073</b>	<b>17 048</b>	<b>33 991</b>

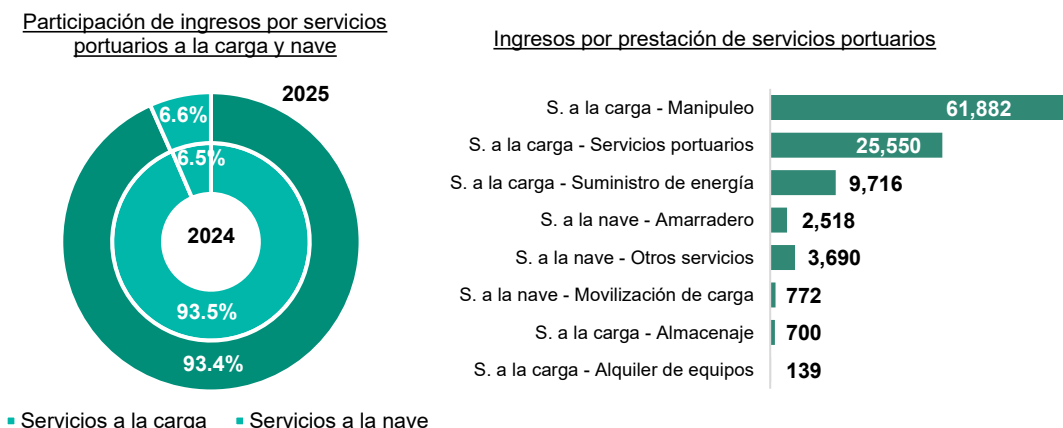
Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Al respecto, en el caso particular de 2025, el TPE registró ingresos por la prestación de servicios portuarios, netos del IMAG, por un monto de USD 78,1 millones, lo que representó un incremento de USD 28,9 millones (+58,8 %) respecto del ejercicio 2024. Por otro lado, en cuanto a la participación de los ingresos por prestación de servicios, sin considerar el efecto del IMAG, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el 2025 el 93,4 % de estos correspondió a servicios a la carga, mientras que el 6,6 % restante correspondió a servicios a la nave. Nótese que dichas participaciones mantienen, en términos generales, la estructura observada en el 2024, aunque, como también ocurriera en el ejercicio pasado, el peso a los servicios a la nave creció ligeramente.



**Gráfico 27 Ingresos por prestación de servicios portuarios de TPE, año 2025**  
(En miles de USD)



*Nota:* El gráfico presenta la composición de los ingresos brutos por servicios portuarios antes de la aplicación del IMAG. No incluye el ajuste por "servicios portuarios imputados a activos financieros de la concesión por aplicación del IMAG", ascendente a USD 26,8 millones en 2025.

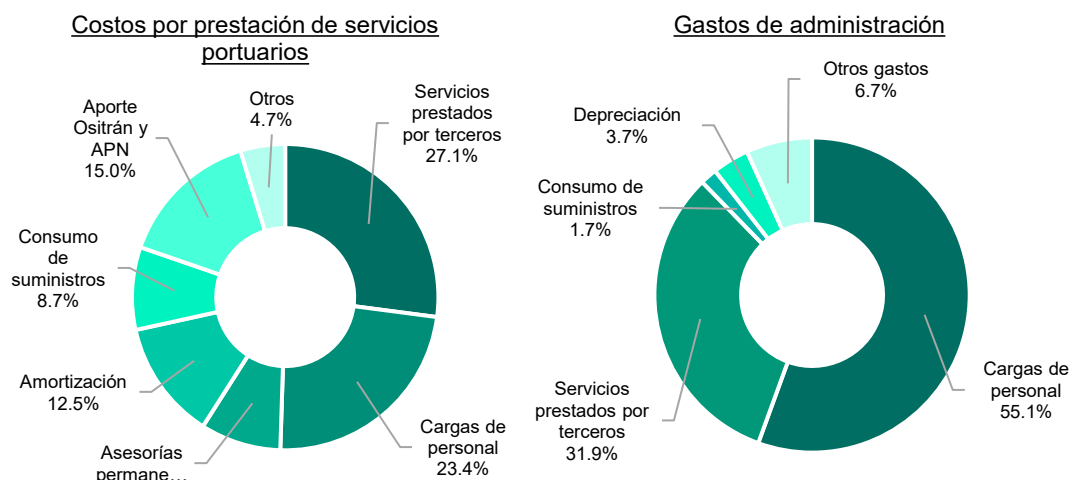
Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Entre tanto, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la composición de los ingresos por servicios portuarios prestados por TPE antes de la aplicación del IMAG, durante el año 2025 el servicio de manipuleo a la carga facturó alrededor de USD 61,9 millones, lo cual representó el 58,9 % de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido por los servicios portuarios a la carga (USD 25,6 millones) y el servicio de suministro de energía (USD 9,7 millones), cuyos montos facturados representaron el 24,3 % y 9,3 % de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.
104. Por otro lado, como se detalló previamente, durante el 2025 el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 9,2 millones, representando un incremento de USD 8,6 millones (+1407,5 %) respecto del ejercicio 2024. Sobre el particular, es necesario señalar que los ingresos por construcción se corresponden con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio. Asimismo, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros 2025, los ingresos y costos de servicios de construcción corresponden a las inversiones adicionales: 2 grúas eRTG, 6 Terminal Tractor, 2 Tolvas, 1 Reach Stacker, 1 Grupo Electrónico y 1 Estación Meteorológica, entre otros.
105. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se detalló anteriormente, en el año 2025 estos ascendieron a USD 28,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,7 millones (+31,3 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 32,3 % de los ingresos totales del ejercicio 2025.
106. Al respecto, como se observa en el siguiente gráfico, en 2025 los costos de prestación de servicios portuarios ascendieron a USD 28,2 millones, lo que representó un incremento de USD 6,7 millones respecto de 2024, equivalente a una variación de 31,3 %. Dichos costos estuvieron compuestos principalmente por Servicios prestados por terceros (27,1 %), Cargas de personal (23,4 %), Amortización (12,5 %), Aporte de retribución (11,2 %) y Consumo de suministros (8,7 %), mientras que el porcentaje restante correspondió a otros costos operativos.



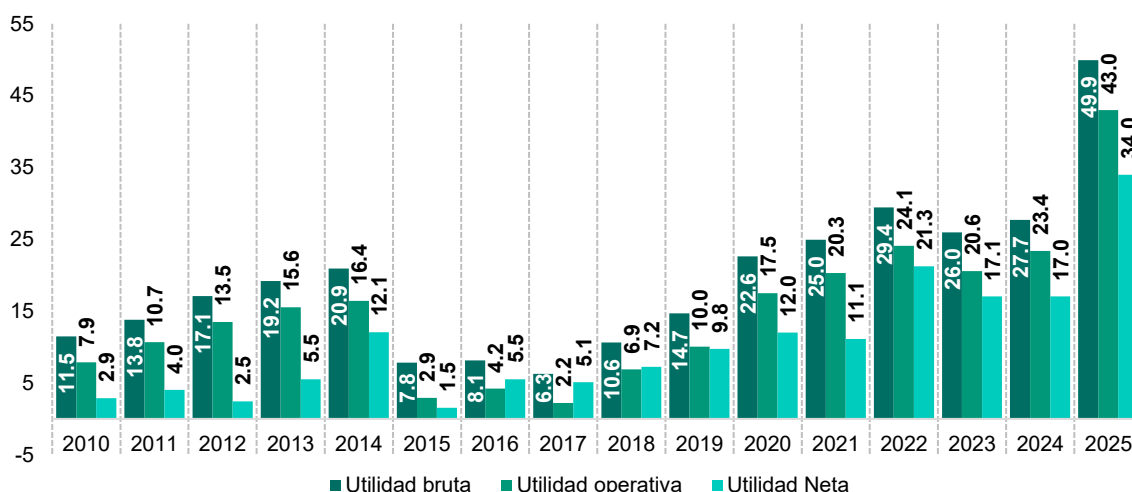
**Gráfico 28 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, año 2025**  
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, como se detalló anteriormente, en el año 2025 estos ascendieron a USD 7,1 millones, lo cual muestra un incremento de USD 1 962 mil (38,5 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 8,1 % de los ingresos totales del ejercicio 2025. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2025 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por Cargas de personal (55,1 %) y Servicios prestados por terceros (31,9 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 6,1 millones.
108. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2010-2025.

**Gráfico 29 Evolución de la utilidad de la empresa, periodo 2010-2025**  
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden con los costos por servicios de construcción



computados en el mismo ejercicio. De esta forma, la utilidad bruta de TPE representaría principalmente el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.

110. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, desde el año 2017 la utilidad bruta de la empresa ha mantenido una tendencia creciente, alcanzando un nuevo máximo en el año 2025 con USD 49,9 millones, luego de los resultados de los años 2023 y 2024, equivalentes a USD 26,0 millones y USD 27,7 millones respectivamente. Por tanto, al final este periodo, se produjo un incremento de USD 22,2 millones (80,1 %) respecto de lo observado en el 2024. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de TPE entre los años 2017 y 2025 resulta equivalente a +29,6 %.
111. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa a través de sus actividades regulares de negocio, luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de TPE ha mantenido una tendencia creciente a partir de 2017, con un ligero descenso en el año 2023, llegando a alcanzar un total de USD 20,6 millones, y volver a crecer hasta los USD 23,4 millones en 2024, lo cual representa un incremento de USD 2,8 millones (+13,5 %) respecto de lo observado en el 2023. En el año 2025, la utilidad operativa alcanzó USD 43,0 millones, equivalente a un incremento de USD 19,6 millones (+84,0 %) respecto del 2024. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de TPE entre los años 2017 y 2025 resulta equivalente a +44,8 %.
112. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TPE, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien a lo largo del tiempo la utilidad neta de TPE ha mostrado un comportamiento fluctuante, desde el año 2017 se observa una tendencia al alza, hasta alcanzar un nuevo máximo en 2025, con USD 34,0 millones. Este resultado se produjo luego de los descensos registrados en 2023 y 2024, cuando la utilidad neta ascendió a USD 17,1 millones y USD 17,0 millones, respectivamente. Así, en 2025 se registró un incremento de USD 16,9 millones (+99,4 %) respecto del 2024.
113. Así, con dicho resultado, la utilidad neta de TPE registró una tasa de crecimiento anual promedio de 26,8 % entre 2017 y 2025. Este comportamiento estuvo asociado, principalmente, al crecimiento sostenido de la utilidad operativa, la cual aumentó a una tasa promedio anual de 44,8 % durante el mismo periodo. No obstante, dicho efecto fue parcialmente atenuado por la evolución de los gastos financieros y del gasto por impuesto a las ganancias, este último con un crecimiento promedio anual de 28,7 %. Cabe señalar que, durante el periodo analizado, la empresa no registró pérdidas netas en ninguno de los ejercicios contables, en línea con la tendencia creciente de sus ingresos por prestación de servicios portuarios.

#### **b) Estado de Situación Financiera**

114. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2021-2025).



**Cuadro 18 Estado de Situación Financiera, periodo 2021- 2025**  
(Expresado en miles de USD)

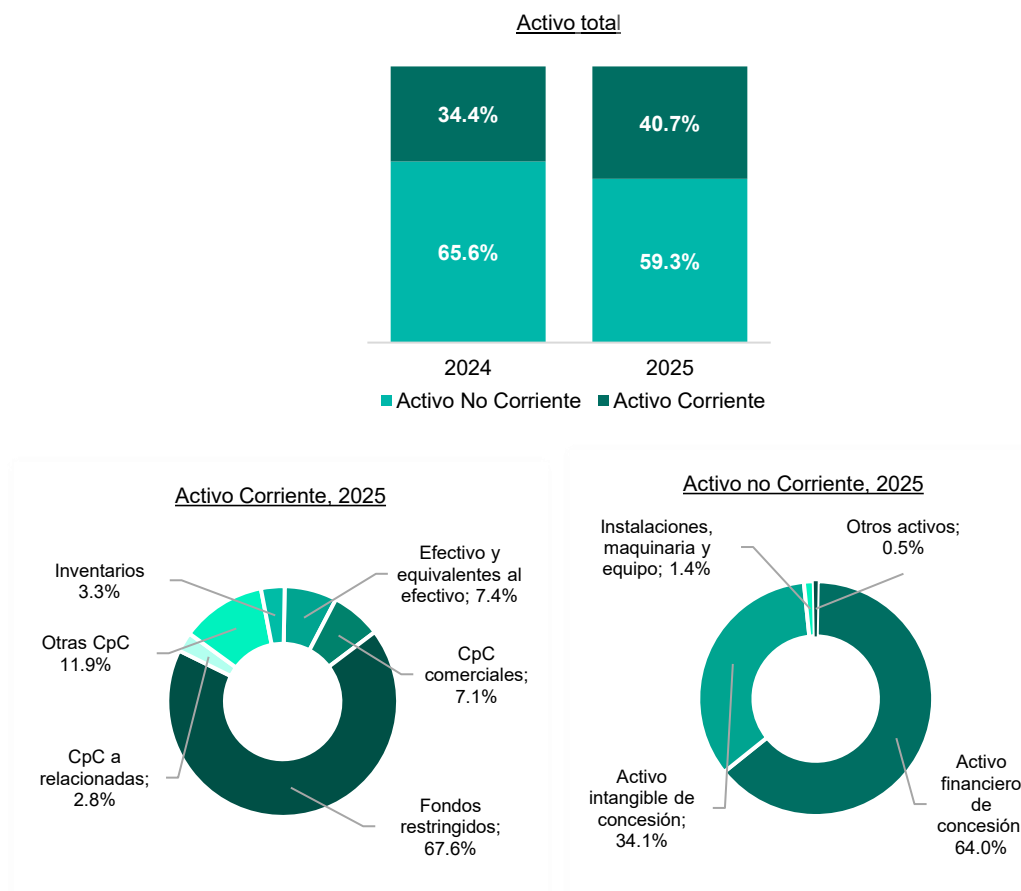
Año	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes al efectivo	14 613	22 437	14 668	10 916	8 245
Cuentas por cobrar comerciales	5 081	6 051	3 210	7 404	7 902
Fondos restringidos	59 142	54 920	59 814	57 111	75 607
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	2 067	2 386	1 215	2 931	3 084
Otras cuentas por cobrar	2 352	1 825	3 609	9 866	13 353
Inventarios	1 684	2 158	2 761	2 923	3 710
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>84 939</b>	<b>89 777</b>	<b>85 277</b>	<b>91 151</b>	<b>111 901</b>
Activo financiero de la concesión	135 258	134 278	133 722	121 182	104 405
Activo intangible de la concesión	43 217	47 257	49 022	49 975	55 733
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 747	1 526	1 747	1 942	2 217
Otros activos	33	65	194	561	875
<b>Total Activo no Corriente</b>	<b>180 255</b>	<b>183 126</b>	<b>184 685</b>	<b>173 660</b>	<b>163 230</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>265 194</b>	<b>272 903</b>	<b>269 962</b>	<b>264 811</b>	<b>275 131</b>
Cuentas por pagar comerciales	5 911	3 440	4 159	2 221	3 701
Retribuciones por pagar	245	332	381	697	845
Tributos por pagar	2 055	4 650	1 193	3 007	7 497
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	3 066	2 908	2 614	2 747	3 067
Intereses por pagar	2 052	2 011	1 971	1 930	1 890
Otras cuentas por pagar	2 218	2 510	2 472	2 469	6 204
Préstamos y obligaciones	2 917	2 674	2 613	2 752	2 271
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>18 464</b>	<b>18 525</b>	<b>15 403</b>	<b>15 823</b>	<b>25 475</b>
Préstamos y obligaciones	96 114	94 393	92 668	90 935	88 597
Pasivo por impuesto diferido	18 295	12 403	9 236	8 350	1 365
<b>Total Pasivo no Corriente</b>	<b>114 409</b>	<b>106 796</b>	<b>101 904</b>	<b>99 285</b>	<b>89 962</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>132 873</b>	<b>125 321</b>	<b>117 307</b>	<b>115 108</b>	<b>115 437</b>
Capital emitido	54 948	54 948	54 948	54 948	54 948
Reserva legal	6 941	8 055	10 181	10 181	10 181
Otras reservas	1 327	1 327	1 327	1 327	1 327
Resultados acumulados	69 105	83 252	86 199	83 247	93 238
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>132 321</b>	<b>147 582</b>	<b>152 655</b>	<b>149 703</b>	<b>159 694</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>265 194</b>	<b>272 903</b>	<b>269 962</b>	<b>264 811</b>	<b>275 131</b>

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. Al respecto, en el caso particular de 2025, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TPE ascendieron a USD 275,1 millones, lo cual representó un incremento de USD 10,3 millones (+3,9 %) respecto de lo observado al cierre de 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 59,3 % por activos no corrientes, mientras que el 40,7 % restante lo conformaron los activos corrientes.
116. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2025 estos se componían principalmente de Fondos restringidos (correspondientes a fondos en fideicomiso), con una participación de 67,6 %, seguido de Otras cuentas por cobrar, con una participación de 11,9 %, y de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 7,4 %. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron conformados principalmente por Activos financieros de la concesión, con una participación de 64,0 %, en tanto que los Activos intangibles presentaron una participación de 34,1 %.



**Gráfico 30** Composición de activos de la empresa, 2024 – 2025  
(En términos porcentuales)

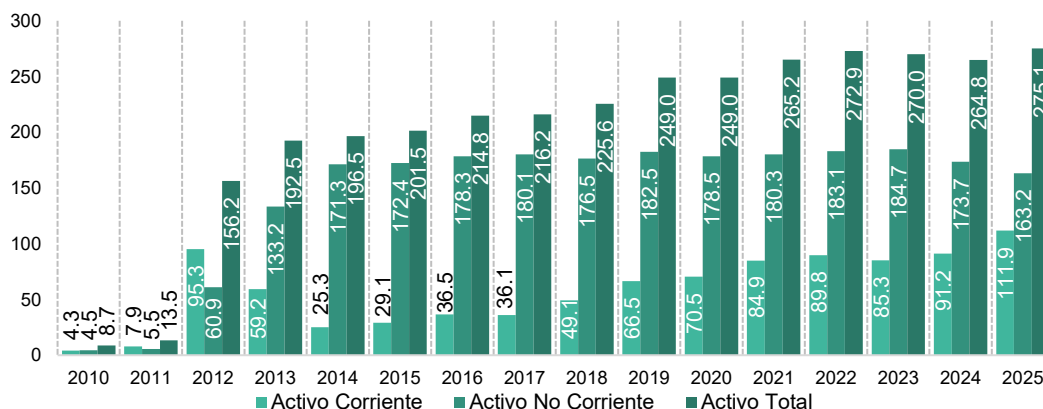


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TPE, como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el año 2012 se observa una tendencia creciente asociada, principalmente, a la incorporación de activos financieros e intangibles vinculados a la ejecución de obras obligatorias y adicionales previstas en el Contrato de Concesión. No obstante, en los últimos años se observa una reducción de los activos no corrientes, explicada principalmente por la evolución del activo financiero de la concesión. En 2025, los activos totales alcanzaron USD 275,1 millones, registrando una tasa de variación anual promedio de +4,5 % entre 2012 y 2025; sin embargo, el incremento observado respecto de 2024 estuvo explicado principalmente por el aumento de los activos corrientes, en particular de los fondos restringidos y otras cuentas por cobrar.



**Gráfico 31** Evolución de los activos de la empresa, periodo 2010-2025  
(En millones de USD)

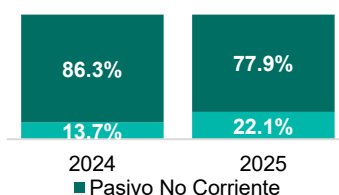


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

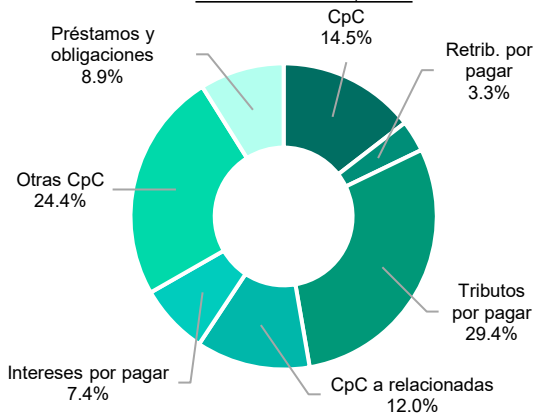
118. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TPE, al cierre de 2025 estos ascendieron a USD 115,4 millones, lo cual representó un incremento de USD 0,3 millones (+0,3 %) respecto de lo observado al cierre de 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 77,9 % por pasivos no corrientes, mientras que el 22,1 % restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron principalmente de Tributos por pagar, con una participación de 29,4 %, seguido de Otras cuentas por pagar y Cuentas por pagar comerciales, con participaciones de 24,4 % y 14,5 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos por Préstamos y obligaciones, con una participación de 98,5 %, y por Pasivos por impuesto diferido, con una participación de 1,5 %.

**Gráfico 32** Composición de pasivos de la empresa  
(En términos porcentuales)

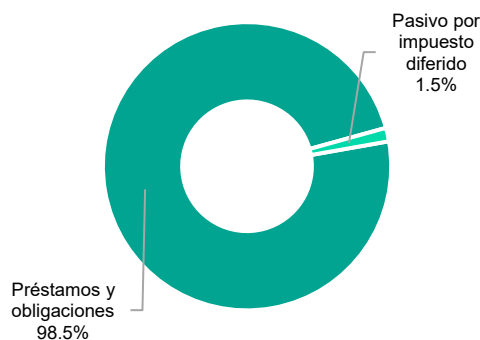
Pasivo total



Pasivo Corriente, 2025



Pasivo No Corriente, 2025

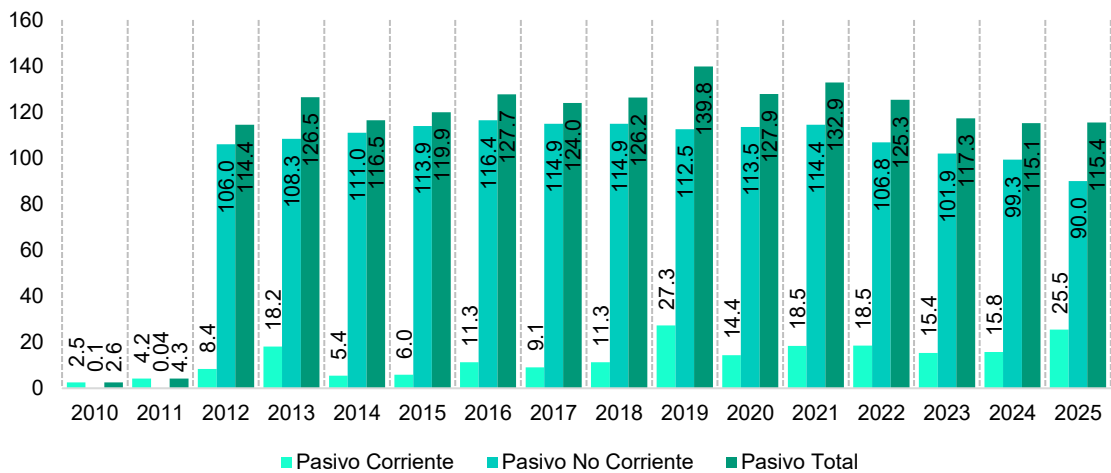


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



119. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TPE, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2012 se presentó una ligera tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente los Préstamos y obligaciones, siendo el año 2016 en donde se apreció el mayor nivel del pasivo no corriente. Cabe indicar que en el año 2019 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 139,8 millones), mostrando a partir de dicho año una leve tendencia decreciente hasta el año 2025. No obstante, nótese que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2012 y 2025 resulta equivalente a +0,1 %, siendo ello explicado por el balance entre el crecimiento observado en los pasivos corrientes (+8,9 % anual, en promedio) y la caída de los pasivos no corrientes (-1,3 % anual, en promedio) a lo largo de dicho periodo.

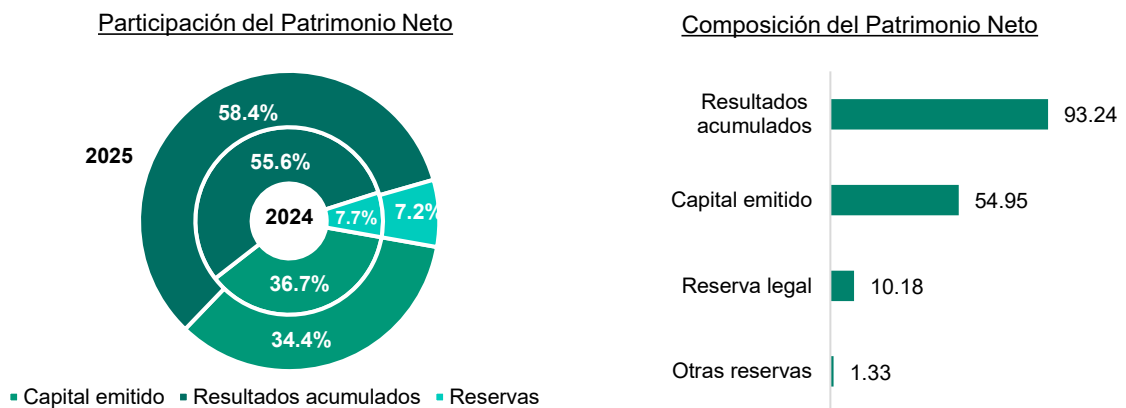
**Gráfico 33 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2010-2025**  
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TPE, al cierre de 2025 este ascendió a USD 159,7 millones, lo cual representó un incremento de USD 10,0 millones (+6,7 %) respecto de lo observado al cierre de 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 58,4 % por los resultados acumulados, un 34,4 % por el capital emitido y el 7,2 % restante por la reserva legal y otras reservas. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2025 los resultados acumulados ascendieron a USD 93,24 millones, mientras que el capital emitido de la empresa se mantuvo en USD 54,95 millones.

**Gráfico 34 Composición del patrimonio neto de la empresa, 2024 – 2025**  
(En millones de USD)

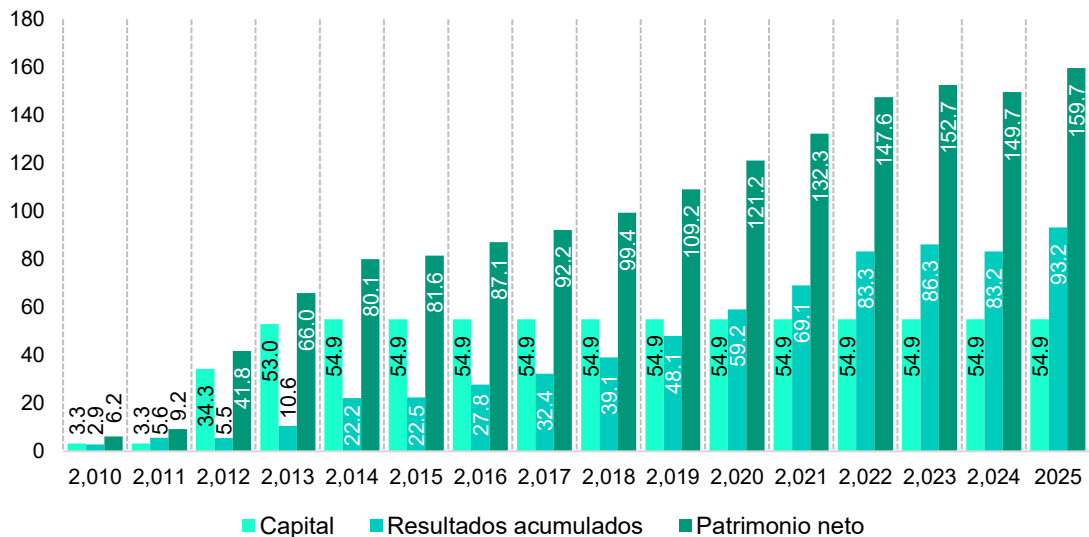


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



121. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TPE, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes de capital efectuados por los accionistas y, en una segunda instancia, por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2010 y 2014, la empresa registró diversos aportes de capital, pasando de USD 3,3 millones en 2010 a USD 54,9 millones en 2014, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre de 2025.
122. Cabe señalar que en el 2025 la empresa alcanzó un nuevo máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores resultados acumulados, los cuales han venido presentando una tendencia creciente a partir de 2013, mostrando una tasa de variación anual promedio de +19,8 % entre el 2013 y 2025. Sin embargo, en el año 2024 se registró una caída en el patrimonio neto, al descender 1,9 %, explicada por los menores resultados acumulados del ejercicio 2024, la cual fue revertida en el 2025 con un incremento de 6,7 % en el patrimonio neto.

**Gráfico 35** Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2010-2025  
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII.2. Análisis de Ratios Financieros

123. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre de 2025.

### a) Ratios de liquidez

124. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar.
125. Para evaluar la liquidez de TPE en el año 2025 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, los resultados



evidencian una contracción en los ratios de liquidez de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, no obstante, el capital de trabajo registró un incremento.

**Cuadro 19** Ratios de liquidez, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	5,761	4,393
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otras cuentas por cobrar - Gastos pagados por anticipado) / Pasivo Corriente	4,952	3,723
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalentes al Efectivo / Pasivo Corriente	0,690	0,324
Capital de trabajo (miles de USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	75 328	86 426

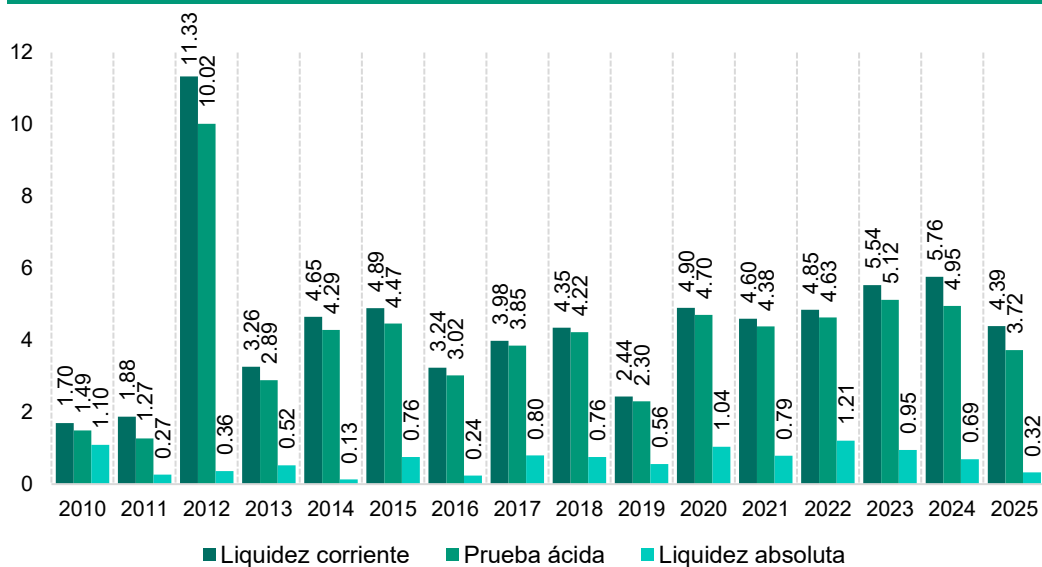
*Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

126. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 4,393 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (5,761 en 2024). Al respecto, al cierre del 2025 el pasivo corriente presentó un incremento de +61,0 % respecto a lo registrado en el año 2024, muy superior al incremento del activo corriente (+22,8 %), lo que llevó a la reducción en el ratio de liquidez corriente conforme a lo comentado previamente.
127. Del mismo modo, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios y Otras cuentas por cobrar, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría con USD 3,723 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (4,952 en 2024). Sobre el particular, ello se sustenta en que el incremento del activo corriente neto de las cuentas Inventarios y Otras cuentas por cobrar (+21,0 %) fue significativamente menor al incremento del pasivo corriente (+61,0 %) registrado en el mismo período.
128. Por otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,324 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,690 en 2024). Al respecto, ello se sustenta en que, además del incremento del pasivo corriente (+61,0 %), se produjo una reducción de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo de -24,5 %.
129. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una ligera tendencia creciente desde el año 2013, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha evolución se sustenta en el paulatino incremento de los activos corrientes de la empresa, presentando una tasa de variación anual promedio entre los años 2013 y 2025 de +5,4 %, en tanto que los pasivos corrientes presentaron una tasa de variación anual promedio para el mismo periodo de +2,9 %.



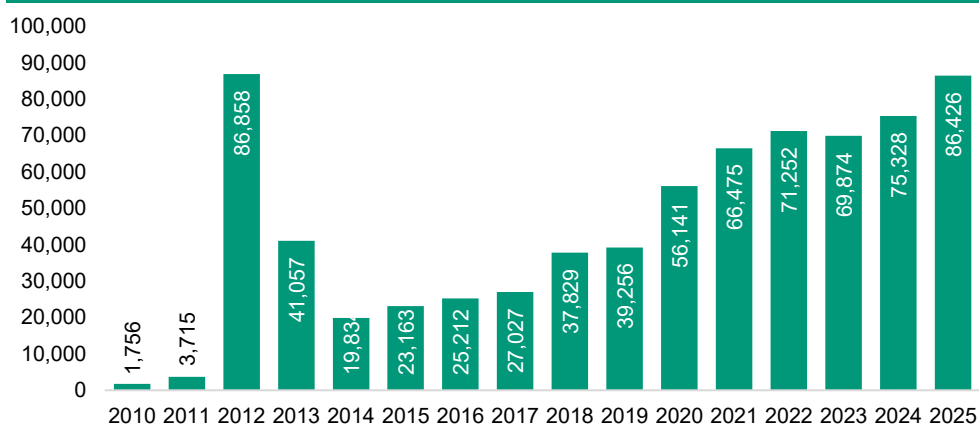
**Gráfico 36** Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2010 - 2025



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

130. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TPE, para el año 2025 se calcula un capital de trabajo de USD 86,4 millones, lo cual representó una mejora de USD 11,1 millones (+14,7 %) respecto de lo observado en el año 2024, indicando un mayor grado de liquidez para afrontar compromisos de corto plazo.
131. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2014 y 2025, el cual ha mostrado una tendencia creciente en sus montos anuales, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Nótese que para el periodo analizado el saldo del capital de trabajo resultó positivo a la vez que el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez.

**Gráfico 37** Evolución del capital de trabajo, periodo 2010 - 2025  
(en miles de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## b) Ratios de endeudamiento financiero

132. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TPE en el año 2025 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

**Cuadro 20** Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	0,769	0,723
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,435	0,420
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,137	0,221
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	1,301	1,383
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	2,301	2,383

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.

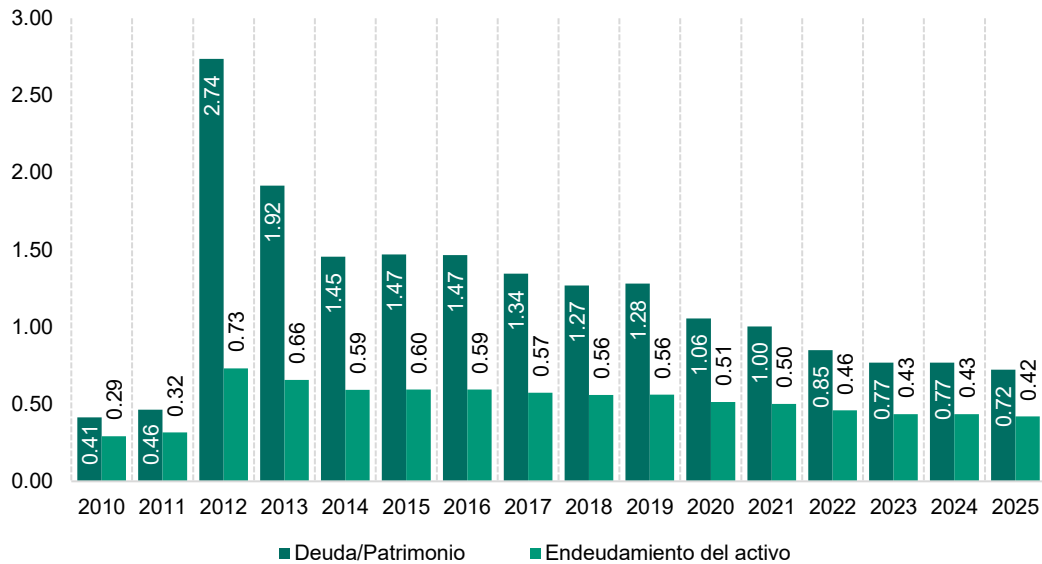
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora moderada en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que los activos totales se mantienen respaldados en casi la misma medida por el patrimonio neto. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora moderada en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación con lo observado en el ejercicio 2024, de modo que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. No obstante, la empresa registró un incremento en la proporción del endeudamiento de corto plazo respecto del total de pasivos, reflejado en el aumento del ratio de calidad de la deuda, que pasó de 0,137 en 2024 a 0,221 en 2025. Asimismo, se observa una mejora en el grado de autonomía financiera, asociada a una estructura de capital con menor dependencia del financiamiento externo.
134. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2025 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 0,723 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,769 en 2024), lo cual muestra un equilibrio en la solidez financiera al mantenerse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025, el patrimonio neto de la empresa se incrementó (6,7 %) en mayor proporción que los pasivos totales (0,3 %) respecto a lo registrado en el año 2024, mostrando una variación porcentual de aproximadamente -6,0 %.
135. Por otra parte, el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2025 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2025 el nivel de financiamiento externo se mantiene en alrededor del 42,0 % del activo total. Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en que tanto los pasivos totales y como los activos totales presentaron un incremento de aproximadamente +0,3 % (pasivos totales) y +3,9 % (activos totales).
136. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente en ambos casos desde el año 2012, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2025 respecto a la mejora tanto de la dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) como del posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales no cambia el comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de



un ratio Deuda/Patrimonio de 2,74 en 2012 a 0,72 en 2025, lo que se traduce en una variación anual promedio de  $-10,0\%$ , y un grado de endeudamiento del activo de  $73\%$  en 2012 a  $42\%$  en 2025, con una reducción anual promedio de  $-4,3\%$ , todo ello principalmente por el cumplimiento de sus obligaciones financieras así como del incremento de los resultados acumulados dentro del patrimonio neto de la compañía.

**Gráfico 38** Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2010 - 2025



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

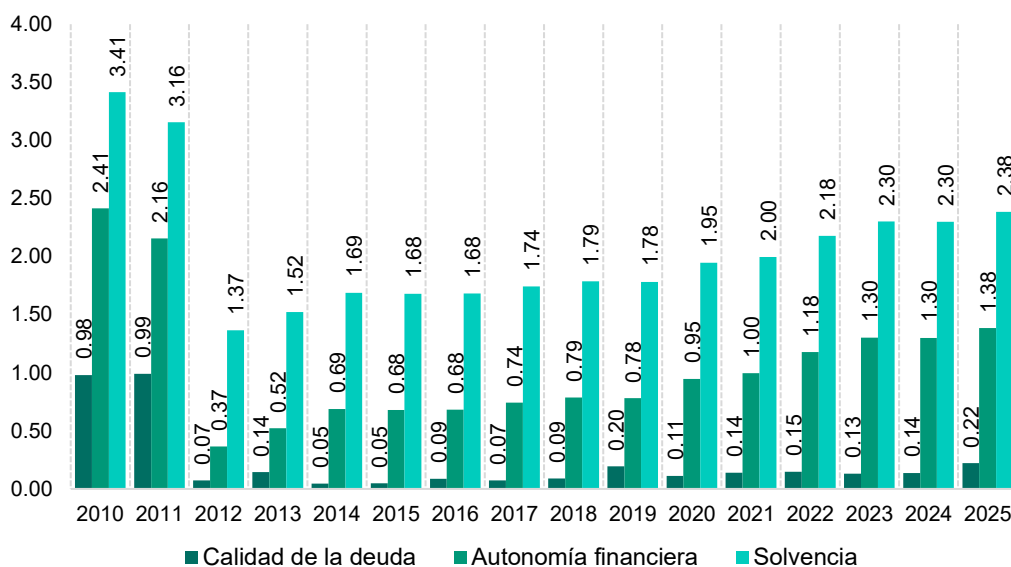
137. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa esta referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2025 se aprecia que el  $22,1\%$  del pasivo total de TPE corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior ( $13,7\%$  en 2024), con lo cual se esperaría que una mayor parte de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).
138. Cabe indicar que al cierre del 2025 el pasivo corriente presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2024, mostrando una variación porcentual de  $+61,0\%$ , muy superior a la leve variación porcentual experimentada por el pasivo total ( $+0,3\%$ ), ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
139. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la estructura de financiamiento de la empresa evidencia una mejora moderada de su autonomía financiera al cierre de 2025. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,383 de patrimonio, siendo dicho ratio aproximadamente el mismo al observado el año anterior. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025, el patrimonio neto se incrementó respecto a lo registrado en el 2024, mostrando una variación porcentual de  $+6,7\%$ , mientras que el pasivo total de la empresa presentó una crecimiento menor en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2024 ( $+0,3\%$ ).
140. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2025, se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 2,383 de activo total,



siendo dicho ratio similar al registrado el año anterior, lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir más de dos veces la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales). Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2025, el pasivo total creció apenas (+0,3 %) mientras que el activo total presentó un mayor incremento de (+3,9 %) respecto a lo registrado en el año 2024.

141. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde el año 2010. Al respecto, nótese que desde el año 2012 ambos indicadores presentan una tendencia creciente, ello en la medida que el patrimonio neto de la empresa se mantuvo al alza durante dicho periodo como producto de los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Por otro lado, con relación a la evolución anual del ratio de calidad de la deuda, nótese también un incremento en los valores obtenidos durante dicho periodo, lo cuales pasaron de 0,07 en 2012 a 0,22 en 2025.

**Gráfico 39** Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2010 - 2025



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

142. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2012 y 2025, el pasivo total de TPE presentó una variación promedio anual de +0,1 %, mientras que, para similar periodo, el pasivo corriente, el patrimonio y el activo total presentaron variaciones promedio anuales superiores del 8,9 %; 10,9 % y 4,5 %, mejorando la calidad, autonomía y solvencia financiera, respectivamente.

### c) Ratios de rentabilidad

143. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de TPE en el año 2025 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

**Cuadro 21** Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,557	0,572
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,469	0,492
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,342	0,389
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,556	0,539
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,114	0,213
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,064	0,124

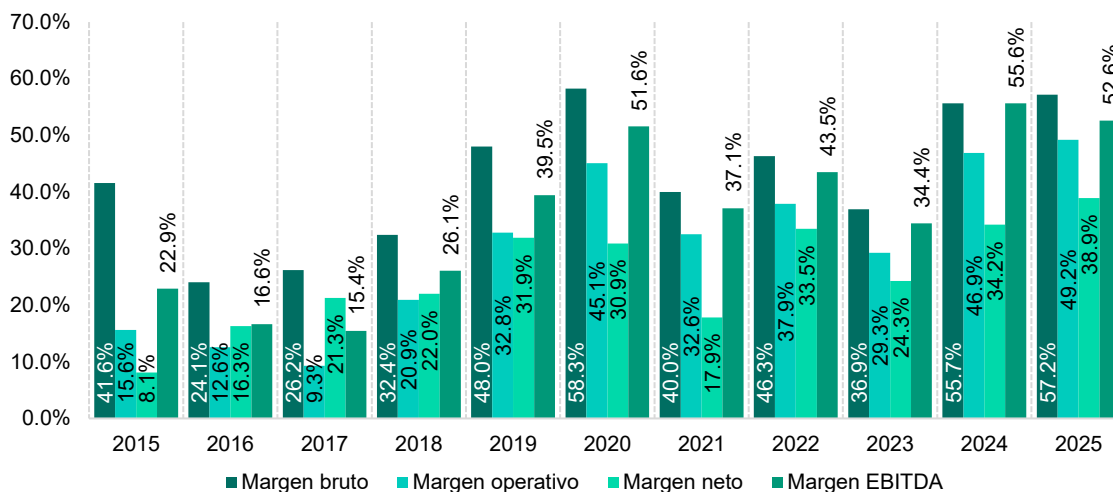
Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

144. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024, principalmente a nivel bruto, operativo y neto. No obstante, el margen EBITDA registró una ligera disminución. Por su parte, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejora significativa en su posición en comparación al 2024, traduciéndose en una mayor rentabilidad de los accionistas y un manejo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.
145. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,572 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,557 en 2024); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,492 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,469 en 2024).
146. Cabe indicar que, a diferencia de los márgenes anteriores, el margen EBITDA registró una ligera reducción en 2025, siendo que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,539 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, cifra inferior al percibido el año anterior (USD 0,556 en 2024). Del mismo modo, en el caso del margen neto, para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,389 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,342 en 2024).
147. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la tendencia observada en los diferentes márgenes desde el año 2013 ha sido creciente. Así, por ejemplo, en el caso del margen neto, este ha pasado de USD 0,05 en 2013 a USD 0,39 en el año 2025, lo cual se traduce en una tasa de variación anual promedio de +18,3 %. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de variación anual promedio de +10,1 % y +10,7 %, respectivamente, entre los años 2013 y 2025.



**Gráfico 40** Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2015 - 2025

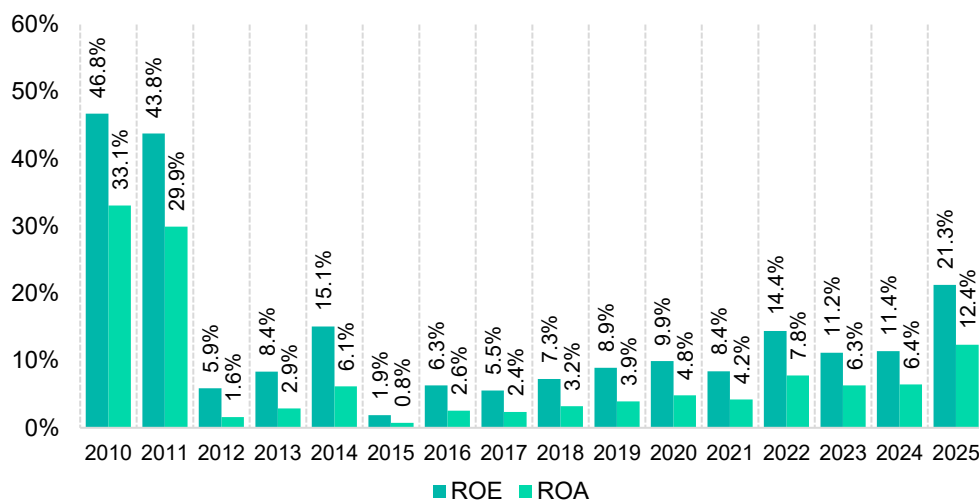


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

148. Finalmente, al analizar el ratio return on equity (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre de 2025, se obtuvo alrededor de USD 0,213 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fue alcanzado el año anterior (USD 0,114 en 2024), lo cual indica un incremento significativo en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. Al respecto, dicho incremento en el indicador se debería a que el crecimiento porcentual de la utilidad neta de TPE (+99,4 %) fue significativamente superior al incremento del patrimonio neto (+6,7 %), respecto al año 2024.
149. En ese mismo sentido, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre de 2025, los activos totales de TPE rindieron alrededor de USD 0,124 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2024 (USD 0,064), lo cual sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos, que se incrementaron 3,9 %, para generar utilidad neta en el período.
150. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa desde el año 2010. Al respecto, debemos notar, por un lado, la tendencia creciente del ROE entre los años 2013 y 2025, si bien presentó una reducción en el año 2015 como producto del menor resultado neto obtenido ese año; del mismo modo, en el caso del ROA, este presenta una tendencia al alza dentro de similar periodo, alcanzando un valor mínimo de 0,01 en el 2015. Así, a nivel histórico, el ROE y el ROA han presentado tasas de variación anual promedio de +8,1 % y +12,9 %, respectivamente, entre los años 2013 y 2025.



**Gráfico 41** Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2010 - 2025



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VIII. CONCLUSIONES

151. El informe de desempeño de 2025 para la Concesión del Terminal Portuario de Paita presenta las siguientes conclusiones:

- (i) El TPE atendió un total de 669 naves durante 2025, lo que representó un incremento del 16,3 % con respecto a las naves atendidas en el año 2024. Asimismo, se movilizó un total de 3366 mil toneladas, registrando un aumento del 28,6 % respecto al nivel del año anterior (2618 mil toneladas).
- (ii) Respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2025 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,8 % correspondió a la carga contenedorizada, mientras que, en el caso de la carga a granel sólido, la carga fraccionada y la carga a granel líquido representaron el 19,3 % y 3,2 % y 2,8 %, respectivamente. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2025, el 68,5 % correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 31,3 % correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga saliendo del país a través del TPP en contraste al menor volumen de carga de importación. Es preciso indicar que, en 2025, el 0,2 % restante de la carga se movilizó a través de operaciones transbordo, cabotaje y tránsito.
- (iii) Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2025 – octubre 2026 fue de +5,62 %. Así, en octubre de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios en función a la nave (+5,58 %), ii) Servicios en función a la carga contenedorizada (+5,62 %) y iii) Servicios en función a la carga no contenedorizada (+5,59 %).
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2025 se contaban con ocho (8) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.
- (v) Respecto a las inversiones en el TPE, durante el año 2025 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 1,69 millones, monto 60,6 % inferior a lo registrado en



2024; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 292,4 millones, representando un porcentaje de avance del 93,8 % del compromiso de inversión de TPE.

- (vi) Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2025, TPE realizó pagos por un total de S/ 11,11 millones, lo cual mostró un incremento del 47,4 % con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7 % de los pagos realizados en el año 2025 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3 % corresponde al aporte por regulación.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 6 ocurrencias, representando una ligera disminución respecto al año anterior (8 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 5 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó cuatro reclamos menos respecto a lo registrado en 2024 (9 reclamos), estando dichos reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación o cobro.
- (viii) Respecto a la situación financiera de TPE, al cierre de 2025, se observa una contracción en los ratios de liquidez de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, no obstante, el capital de trabajo registró un incremento.
- (ix) Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una mejora moderada en el nivel de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. De manera similar, la empresa registró un incremento en la proporción del endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) respecto del total de endeudamiento y una mejora en el grado de autonomía financiera, al contar con una estructura de capital con menor dependencia del financiamiento externo.
- (x) Finalmente, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. Asimismo, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejora significativa en su posición en comparación al 2024, traduciéndose en una mayor rentabilidad de los accionistas y un manejo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paíta	Cláusula 2.1. y 2.4. (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies</li> <li>▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente).</li> </ul>	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 10 de diciembre de 2010.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto.</li> <li>- Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato.</li> <li>- Incorporación de las cláusulas: 1.18.103., 1.18.104., 1.18.105. y 1.18.106. de la sección I; 9.3., 9.4., 9.5., 9.6., 9.7., y 9.8. de la sección IX; 11.19. de la sección XI; literales o) y p) de la cláusula 15.1.3.; el apéndice 2 del anexo 10; y, el anexo 23.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 2 de junio de 2023. Introducir modificaciones relacionadas con la ejecución de inversiones, etapas de desarrollo del terminal y régimen económico, así como ajustes en las cláusulas referidas a retribución, supervisión de obras, garantías (IMAG) y penalidades, incluyendo cambios en los Anexos 4 y 9 vinculados a parámetros técnicos, equipamiento portuario e inversiones adicionales, manteniéndose vigentes las demás disposiciones del contrato.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 3 de julio de 2024. Sustituir las referencias a la tasa LIBOR por una nueva tasa basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread). En particular, se modificaron diversas cláusulas vinculadas a la tasa de referencia, equilibrio económico-financiero, garantías y cálculo de intereses, así como el Anexo 10, manteniéndose vigentes las demás disposiciones contractuales.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 13 000 000,00 (Trece Millones de Dólares)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Terminal Portuario de Paíta**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades.</li> <li>▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 millones.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 millones.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 millones.</li> </ul>	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- El apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos.</li> <li>- Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).</li> <li>- En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG).</li> </ul> </li> <li>▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador.</li> </ul>	Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derecho de Concesión.</li> <li>• Ingresos de la Concesión, netos de Retribución, del aporte por regulación y de cualquier otro comprometido a entidades estatales.</li> <li>• Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 68)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversiones mínimas: USD 125,4 millones</li> <li>▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones</li> </ul> <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p>	Propuesta técnica (Folio 069) Anexo 16
13	Obras a ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13 m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.</p>	Cláusula 6.4 (p. 43)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Terminal Portuario de Paíta**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p><u>Etapa 2:</u> Equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 3:</u> Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 4 y siguientes:</u> que comprenderán las obras de inversión adicional y otras que el concesionario estime necesarias para la operación del Terminal.</p>	
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras mínimas.	Cláusula 6.35. (p. 50)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 1 000 y USD 500 000).</li> <li>▪ Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000)</li> <li>▪ Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000)</li> <li>▪ Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000)</li> <li>▪ Explotación de la Concesión: (entre USD 1 000 y 1 UIT)</li> <li>▪ Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000)</li> <li>▪ Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro)</li> <li>▪ Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 1 000 y USD 3 000)</li> </ul>	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)
17	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>▪ Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>▪ Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>▪ Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 88)
18	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el concesionario.</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 58)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Terminal Portuario de Paíta**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar.</li> <li>▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.</li> </ul>	
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	<p>Cláusula 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del concedente de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.16. y siguientes.</li> <li>▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación.</li> </ul>	Cláusula 8.14. (p. 54)
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Espera de la Nave:</u> El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paíta no deberá exceder de cuatro (04) horas.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> </ul> <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Muelle Espigón existente serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para naves full Container: 20 contenedor/hora-grúa</li> <li>• Para naves portacontenedor con otras cargas: 14 contenedor/hora-grúa</li> </ul> <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Nuevo muelle de contenedores serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para naves full Container: 25 contenedor/hora-grúa</li> <li>• Para naves portacontenedor con otras cargas: 20 contenedor/hora-grúa</li> </ul> <p>Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral:</p> <p>Muelle Espigón Existente (Hasta alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paíta):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roll on-Roll off: 110 t/h</li> </ul>	<p>Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3</p>



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Terminal Portuario de Paita**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Granel líquido: 120 t/h</li> <li>• Granel sólido: 200 t/h</li> <li>• Otras cargas: 80 t/h</li> </ul> <p>Muelle Espigón Existente (A partir de alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paita):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roll on-Roll off: 250 t/h</li> <li>• Granel líquido: 300 t/h</li> <li>• Granel sólido: 400 t/h</li> <li>• Otras cargas: 150 t/h</li> </ul>	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el regulador realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI-X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5.</li> <li>▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio.</li> </ul>	Cláusula 8.21. (p. 57)
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>En función a la nave:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Internacional USD metro eslora-hora</u></li> <li>Nuevo Muelle USD 1,00</li> <li>Espigón Existente USD 0,55</li> </ul> </li> <li>▪ <b>En función a la carga:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Carga Rodante (ton)</u></li> <li>Ambos muelles USD 40,00</li> <li>- <u>Carga Fraccionada (ton)</u></li> <li>Ambos muelles USD 13,00</li> <li>- <u>Contenedor 20"</u></li> <li>Nuevo Muelle USD 120,00</li> <li>Espigón Existente USD 130,00</li> <li>- <u>Contenedor 40"</u></li> <li>Nuevo Muelle USD 151,43</li> <li>Espigón Existente USD 195,00</li> <li>- <u>Granel Sólido (ton)</u></li> <li>Ambos muelles USD 6,00</li> <li>- <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u></li> <li>Ambos muelles USD 1,50</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 5
24	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.22. (p. 58)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Terminal Portuario de Paita**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
25	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p><u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u></p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p><i>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</i></p> <p><u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u></p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV) Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV) Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV) Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV) Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV) Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV) Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV) Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV) Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV) Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p><i>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</i></p>	Cláusula 10.1.2.



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Modalidad de concesión:	Autofinanciada
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2011-2025

Indicador	Unidad de medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	470	440	502	578	539	518	487	460	493	544	475	540	541	575	669
Carga total atendida	Toneladas	1 401 236	1 513 919	1 519 095	1 715 044	2 227 431	2 138 626	2 090 033	2 491 042	2 745 675	2 844 147	2 962 716	2 871 610	2 569 796	2 617 740	3 366 388
<b>Carga por tipo de operación:</b>																
Embarque	Toneladas	996 982	1 133 463	1 104 430	1 206 352	1 310 970	1 313 155	1 278 113	1 611 097	1 821 579	1 863 533	1 999 939	1 963 980	1 910 419	1 697 519	2 305 110
Descarga	Toneladas	381 138	367 488	398 092	463 002	910 176	813 040	790 270	868 198	920 134	971 693	948 703	893 401	657 957	907 660	1 054 725
Transbordo	Toneladas	469	200	3 662	918	1 853	4 999	17 408	3 823	3 888	2 485	2 436	10 064	950	12 388	4 120
Cabotaje	Toneladas	20 003	6 768	9 318	40 656	2 728	0	0	113	0	0	11 288	4 108	337	16	24
Tránsito	Toneladas	2 643	6 001	3 594	4 117	1 703	7 431	4 243	7 811	74	6 436	350	57	133	157	2 410
<b>Carga por tipo de producto:</b>																
Contenedorizada	Toneladas	1 101 859	1 189 002	1 157 639	1 313 167	1 428 377	1 442 561	1 491 698	1 858 276	1 991 753	2 071 401	2 122 465	2 142 255	2 047 819	1 867 322	2 519 362
Fraccionada	Toneladas	32 902	43 997	59 469	53 873	25 767	40 511	35 623	43 785	71 432	135 599	131 852	79 194	18 567	39 083	106 102
Granel Líquido	Toneladas	27 053	54 068	42 767	67 615	35 792	81 820	47 169	71 812	116 732	112 531	131 561	114 844	78 640	92 452	92 721
Granel Sólido	Toneladas	239 421	226 853	259 221	280 390	737 495	573 734	515 542	517 169	565 758	524 617	576 838	535 317	424 770	618 883	648 203
Contenedores	Unidades	89 903	97 027	96 087	109 447	119 346	123 769	128 295	151 739	163 846	177 684	175 471	187 828	170 787	164 767	215 294
Contenedores	TEUs	152 154	165 354	165 751	192 628	210 595	215 474	223 384	270 835	297 019	328 670	328 337	351 503	318 946	302 889	402 785

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Cintha López Vásquez**  
Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Marisol Huamán Velasque – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Andrea Osorio Alcantara – Practicante  
Enrique Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez – Practicante