



INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

2021

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2021: Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

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 bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: mayo de 2022

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario.....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	9
I.5. Hechos de importancia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	10
II.1. Servicios estándar	10
II.2. Servicios especiales	11
II.3. Servicios no portuarios	11
II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	11
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Trafico de naves y de carga	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	18
IV.1. Tarifas.....	18
IV.2. Precios.....	19
IV.3. Cargos de Acceso	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Inversiones	20
V.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VI.1. Accidentes	23
VI.2. Reclamos.....	25
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	28
VII.3. Ratios Financieros	30
VIII. CONCLUSIONES	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY	41



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2020-2021	19
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2021	20
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2018-2021	23
Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2021	24
Cuadro 5 Reclamos presentados, año 2021	25
Cuadro 6 Estado de resultados integrales	26
Cuadro 7 Ingresos de contratos con clientes	26
Cuadro 8 Costos por servicio de operación y mantenimiento	27
Cuadro 9 Gastos administrativos	27
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera	28
Cuadro 11 Estado de Situación Financiera	29
Cuadro 12 Ratios de liquidez	30
Cuadro 13 Ratios de endeudamiento	31
Cuadro 14 Ratios de rentabilidad	32

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes de SATI, año 2021	12
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2021	13
Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2021	14
Gráfico 4 Composición de naves según carga movilizada, año 2021	14
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2021	15
Gráfico 6 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2021	16
Gráfico 7 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2021	16
Gráfico 8 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2021	17
Gráfico 9 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2021	22
Gráfico 10 Accidentes según tipificación, periodo 2020-2021	24

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS	7
Ilustración 2 Área de influencia del TPMS	9



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS o Concesión) para el año 2021. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la concesión, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 1 de octubre de 2018 fue suscrito el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) entre la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, el Concesionario o SATI) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), con una vigencia de 30 años.

El proyecto del TPMS comprende cinco (5) etapas de inversiones, de las cuales las dos (2) primeras corresponden a inversiones obligatorias que involucran, entre otros, la implementación de un dragado, reparación de los muelles 1 y 2, construcción de silos, y la adquisición de grúas móviles; por su parte, el resto de las etapas (3, 4 y 5) se activarán con gatillos en función de la demanda; en particular, en las etapas 3 y 4 se aumentarán las capacidades de almacenamiento y equipamiento en muelle para graneles limpios, y en la etapa 5 se implementará equipamiento para minerales. Entre tanto, adicionalmente a dichas etapas, el Concesionario estará obligado, luego de cumplirse el gatillo correspondiente, de construir una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo.

Durante el año 2021, el terminal atendió un total de 200 naves, lo cual representa un incremento de 10,5% con relación al año anterior (es decir, 19 naves más). Asimismo, en cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2021 se presentó un incremento del 40,42% respecto de lo registrado en el año anterior, pasando de 2,613 a 3,669 millones de toneladas. Cabe mencionar que el volumen de carga movilizado durante el año 2021 representó el mayor nivel registrado desde el inicio de la concesión.

Del total de carga movilizada durante el año 2021, el 96,2% correspondió a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (2,6%) y la carga líquida a granel (1,2%). Asimismo, se observó que la empresa Cementos Pacasmayo S.A.A. fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 25,1% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C. y Seaboard Overseas Perú S.A., quienes tuvieron a su cargo el 8,8% y 7,9% de la carga movilizada, respectivamente.

Respecto al régimen tarifario, dado que aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, durante el año 2021, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2021 y el 29 de octubre de 2022 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +5,39%.

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con cuatro contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 62,068 millones, monto 245,0% superior a lo registrado en 2020 (USD 17,992 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 91,635 millones, representando un porcentaje de avance del 33,92% del compromiso de inversión de SATI.



Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2021, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 6,160 millones, cifra 86,4% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 3,305 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 1,587 millones por concepto de aportes por regulación, monto 95,2% superior al del 2020, y de S/ 4,573 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 83,5% superior a lo pagado en el 2020.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a once (11), lo cual representó un incremento respecto a lo observado el año anterior (7 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Asimismo, se presentaron dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI, los cuales fueron declarados infundados.

Finalmente, con relación a los resultados financieros de SATI, durante el año 2021 los ingresos de contratos con clientes ascendieron a USD 41,4 millones, lo que significó un importante crecimiento de 72,8% con relación al año anterior (USD 24 millones). Por su parte, los costos de servicio se incrementaron 56,7%, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 19,3 millones, nivel 95,9% superior a la registrada el año anterior (USD 9,8 millones). Así, al finalizar el 2021, SATI obtuvo una utilidad neta de USD 9,7 millones, lo que representó un importante crecimiento de 116,9% con relación al ejercicio anterior que se registró una utilidad neta de USD 4,5 millones.

Adicionalmente, los indicadores de liquidez de SATI muestran que, en el ejercicio 2021, la empresa presentó ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual refleja que empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Por su parte, los indicadores de endeudamiento se han reducido durante 2021, lo cual refleja un aumento en el nivel de solvencia de la empresa. Finalmente, se aprecia un aumento de los indicadores de rentabilidad, debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

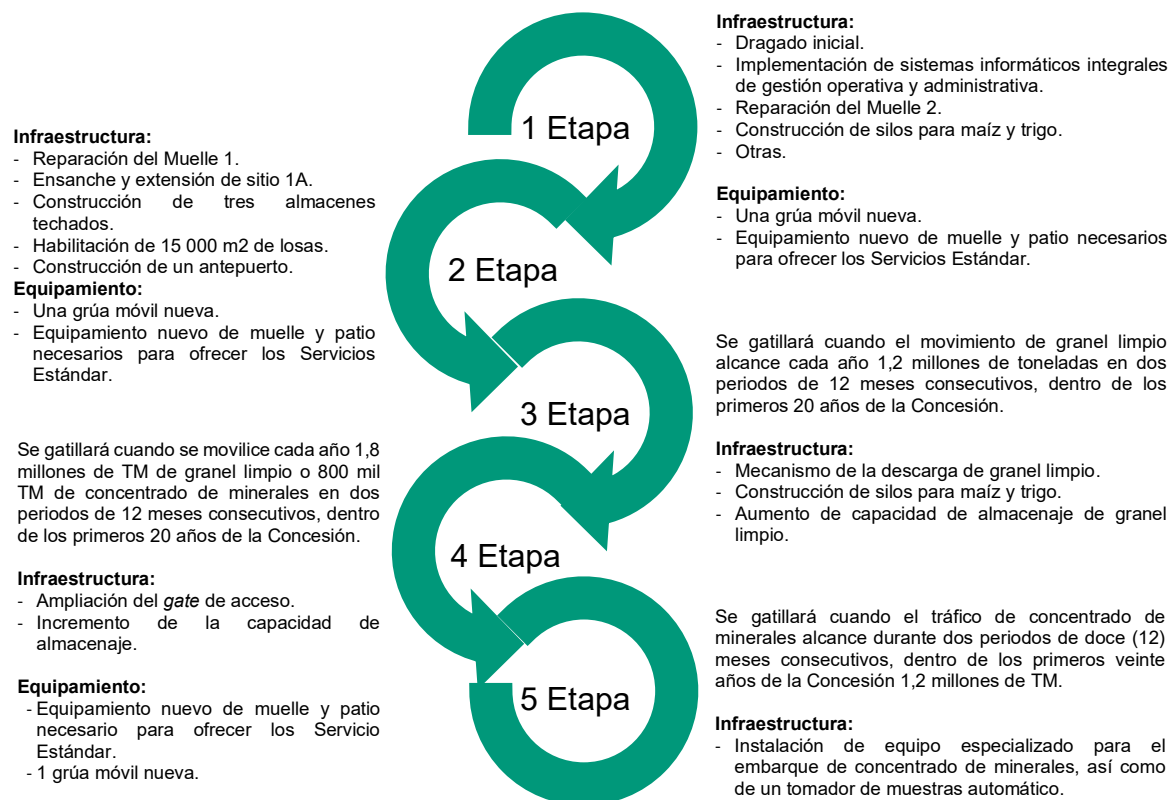
I.1. Composición del Concesionario

1. Salaverry Terminal Internacional S.A. es una empresa privada, constituida en julio de 2018, cuyo accionariado se encuentra compuesto por la empresa Trabajos Marítimos S.A. (99,9%) y la empresa Santa Sofía Puertos S.A. (0,1%).
2. El Concesionario se dedica a la explotación de los derechos que otorga la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (TPMS), en los términos y condiciones establecidos en el contrato de concesión suscrito el 1 de octubre de 2018 con el Estado Peruano.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El contrato para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS cuenta con una vigencia de 30 años. Al respecto, la versión final de dicho contrato fue aprobado por el MTC mediante Decreto Supremo N° 010-2018-MTC, de fecha 11 de julio de 2018, siendo posteriormente suscrita junto con la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. el 1 de octubre de 2018.
4. Respecto a los compromisos asumidos por el Concesionario, este deberá realizar las inversiones obligatorias correspondientes a las etapas 1 y 2 durante los primeros 5 años de concesión, además de llevar a cabo inversiones en función de la demanda de acuerdo con los gatillos estipulados en el referido contrato. Sobre el particular, la inversión a realizar en el TPMS se encuentra dividida en 5 etapas, las cuales se resumen en la siguiente ilustración:

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



5. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario se encuentra obligado a construir una nueva dársena¹ donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo. Al respecto, esta obligación está sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión:
 - (i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales;
 - (ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizantes y/o soya; o,
 - (iii) Factor de ocupación promedio de los muelles del 65%.
6. Cabe señalar que el Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el TPMS bajo la modalidad de monoperador, es decir, 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, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. No obstante, quedan exceptuados de lo anterior los servicios de practicaje y remolcaje, avituallamiento de naves y transporte de personas para las naves que arriben al terminal, debiendo SATI, en tales casos, facilitar el uso de muelle para que terceros presten dichos servicios.
7. Entre tanto, con relación al régimen tarifario, en el Contrato de Concesión se señala que, a partir del quinto año, contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de la Obra correspondiente a las etapas 1 y 2, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales con tarifa deberán ser actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X². Así, anualmente el Concesionario realizará la actualización tarifaria correspondiente en función de la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán (el cual es revisado quinquenalmente). Cabe señalar que, para el primer periodo regulatorio contado desde el inicio de explotación, el factor de productividad fue cero; es decir, durante los primeros años de explotación, las tarifas fueron ajustadas considerando únicamente la inflación (RPI).
8. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano, a través de la APN, una retribución equivalente al 3% de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TPMS, a partir del inicio de la explotación de la Concesión hasta la caducidad de esta. Asimismo, le corresponde a SATI efectuar el pago por concepto de aporte al FONCEPRI³ equivalente al 2% del pago por Retribución a la APN y, del mismo modo, se encuentra obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴, ello de conformidad con la Cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

I.3. Área de influencia

9. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico marítimo, esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de las instalaciones portuarias.
10. En el caso del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, ubicado en el distrito de Salaverry, provincia de Trujillo, departamento de La Libertad, el área de influencia comprende principalmente las regiones de La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y San Martín, atendiendo el movimiento del comercio exterior que incluye a dichas regiones⁵.

¹ Parte del puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo y la carga y descarga de embarcaciones.

² 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.

³ Siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

⁴ De acuerdo al artículo 14 de la Ley N° 26917.

⁵ Memoria Anual 2018 de ENAPU. Disponible en: <http://www.enapu.com.pe/>.



Ilustración 2 Área de influencia del TPMS



Fuente: Página web del Concesionario (último acceso: 21 de mayo de 2021).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

11. Debido a que el Contrato de Concesión del TPMS es del tipo *brownfield*⁶, el Concesionario dio inicio a sus operaciones en el terminal con la infraestructura y equipamiento entregado por la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, ENAPU). Al respecto, entre la infraestructura y equipamiento portuario recibido por SATI, podemos encontrar lo siguiente⁷:
- Dos muelles con cuatro (4) frentes de atraque multipropósito:
 - Muelle 01: 225 m de largo y 25 m de ancho.
 - Muelle 02: 230 m de largo y 30 m de ancho.
 - Silos de capacidad de 60 000 toneladas.
 - Almacén techado de 2 315 m².
 - Patio de contenedores (zona N° 5 de 6 000 m² y zona N° 6 de 19 782 m²).
 - Un portacontenedores de 40 toneladas.
 - Dos (2) cargadores frontales y dos (2) tractores.
 - Área administrativa (1 126 m²) y operativa (3 158 m²).

I.5. Hechos de importancia

12. De acuerdo con el Plan de Negocios 2022, presentado por SATI ante el Ositrán, entre los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2021 se tienen los siguientes:

⁶ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y repotenciamiento o aumentos de capacidad productiva, que se desarrollan en terreno existentes, ocupados y en paralelo al proceso productivo, donde la inversión procura mantener la capacidad productiva de una operación operativa actual con nuevos desarrollos de producción (equipos más modernos), o ampliar la capacidad operacional actual, a fin de aumentar su escala de producción, para enfrentar la caída de leyes y/o agotamiento de sectores de explotación.

⁷ Para mayor información, véase la ficha del proyecto en: <http://www.proyectosapp.pe/>.



- Inicio de operaciones de recepción, almacenaje y despacho en los silos de la etapa 1 y etapa 2. El Concesionario señala que estas estructuras pueden almacenar maíz y trigo, y tienen una capacidad total de almacenaje de 60 000 TM.
- Recepción de obra del muelle 2, el cual fue totalmente reconstruido para mejorar la capacidad portante y la resistencia. Al respecto, las dimensiones en largo y ancho permanecieron iguales a las del diseño previo.
- Puesta en marcha del servicio de almacenaje, parte del Servicio Estándar, para distintos tipos de carga.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al régimen de acceso, conforme a lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán (en adelante, REMA)⁸.
13. En ese sentido, los servicios que el Concesionario puede prestar en el TPMS se encuentran clasificados en tres tipos: i) Servicios Estándar, ii) Servicios Especiales y iii) Servicios No Portuarios.

II.1. Servicios estándar

14. De acuerdo con la cláusula 1.19.108 del Contrato de Concesión, son aquellos servicios que brinda el Concesionario de manera obligatoria a todo usuario que lo solicite. Estos servicios se caracterizan por ser necesarios e indispensables para el embarque y/o descarga de cada tipo de carga, así como para el embarque y desembarque de pasajeros que ingresen al TPMS, comprendiendo todas las actividades operativas y administrativas necesarias para atender a la nave, así como también para llevar a cabo el embarque o desembarque de la carga.
15. Sobre el particular, en el caso del embarque, comprende desde que la carga ingresa al terminal hasta que la nave en la que se embarca la carga sea desamarrada para que zarpe. Por su parte, en el caso del desembarque, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario del terminal. En ambos casos, la tarifa del servicio estándar incluye diez (10) días libres de almacenamiento, además de comprender los gastos administrativos, operativos u otros que implique la prestación del servicio estándar.
16. Cabe añadir que, de acuerdo con la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, los servicios estándar son clasificados de la siguiente manera:

a) Servicios a la nave

17. El servicio estándar a la nave comprende los siguientes servicios:
 - i) *Uso de amarradero*: Incluye el amarre y desamarre de la nave. Al respecto, por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro-eslora de la nave por hora o fracción, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. Cabe indicar que en este caso la tarifa es cobrada a la nave.
 - ii) *Acceso a las naves*: Comprende el ingreso de las naves al TPMS, el dragado de mantenimiento, las torres de enfilación, balizamiento y ayudas a la navegación que no

⁸ Ello de conformidad con lo señalado en la Clausula 2.7 del Contrato de Concesión.



sean de competencia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI). Al respecto, la tarifa por este concepto es cobrada a la nave y se aplica por unidad de arqueo bruto (UAB) de las naves que acceden al TPMS.

b) Servicios a la carga

18. Los servicios estándar a la carga comprenden la realización de actividades que se pueden diferenciar por el tipo de carga que se manipula. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario. Al respecto, la tarifa por el servicio estándar a la carga es cobrada por tonelada, con excepción de la carga de contenedores que se cobra por contenedor.

c) Servicios al pasajero

19. El servicio estándar al pasajero comprende el embarque/desembarque de pasajeros, incluyendo el punto de inspección documentaria de inmigración, garantizándoles en todo momento un acceso seguro desde la nave hasta la salida del terminal y viceversa; así como las instalaciones y las facilidades necesarias para llevar a cabo el servicio de control de pasaporte y servicio de control de equipaje de acuerdo con las leyes y disponibles aplicables.
20. Asimismo, incluye el servicio de control de *boarding pass*, control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico de metales (no incluye los controles aduaneros), servicio de embarque/desembarque para la tripulación, servicio de atención médica y/o emergencia durante 24 horas al pasajero en caso de que sea necesario y servicio de gestión documentaria necesaria relativa a los pasajeros. Cabe señalar que la tarifa es cobrada a la agencia marítima.

II.2. Servicios especiales

21. La cláusula 1.19.107 del Contrato de Concesión define a los servicios especiales como aquellos servicios distintos a los servicios estándar que el Concesionario está facultado a prestar, directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
22. Cabe señalar que la prestación de los servicios especiales es facultativa, salvo los Servicios Especiales de Refrigerado para contenedores y el avituallamiento y provisiones a bordo requeridas por las naves que ingresen o no al TPMS.

II.3. Servicios no portuarios

23. De acuerdo con la cláusula 1.19.109 del Contrato de Concesión, los servicios no portuarios están comprendidos por aquellos servicios distintos a los servicios estándar y especiales, que el Concesionario podrá brindar a los Usuarios previa aprobación de la APN. Sobre el particular, por la prestación de los servicios no portuarios el Concesionario cobrará un precio, en los términos y condiciones que pacten libremente las partes. Asimismo, la prestación de los servicios no portuarios no podrá estar condicionada a la contratación de los servicios especiales o servicios estándar.

II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso

24. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
25. 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.

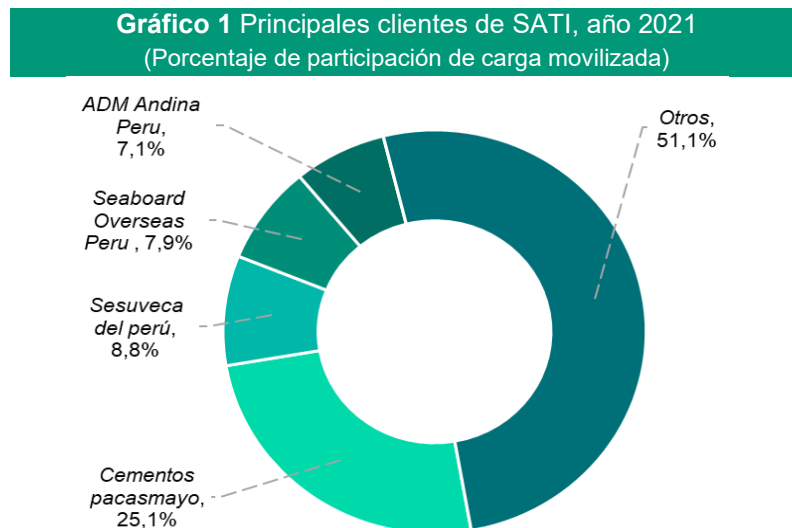


III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

26. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁹.
27. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.
28. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera, manteniéndose incluso hasta el año 2021. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años¹⁰.

III.1. Principales clientes

29. Durante el año 2021 se observó que la empresa Cementos Pacasmayo S.A.A. fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 25,1% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C. y Seaboard Overseas Perú S.A., quienes tuvieron a su cargo el 8,8% y 7,9% de la carga movilizada, respectivamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



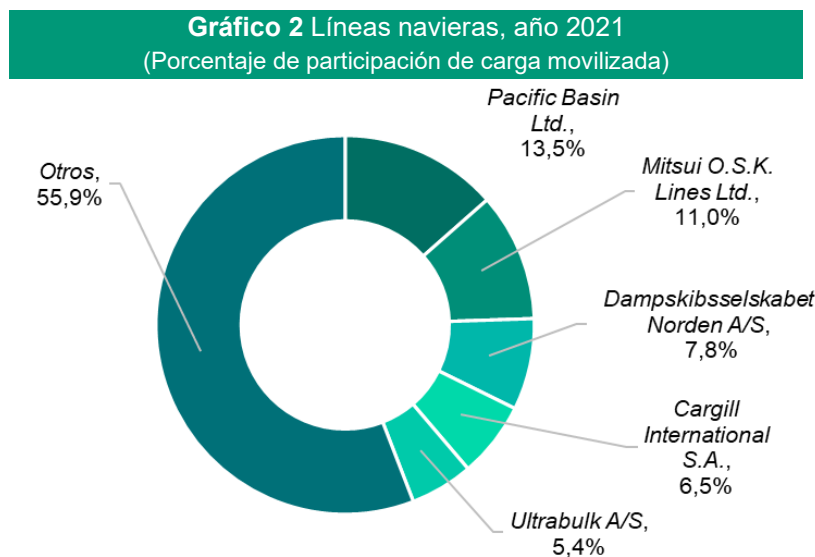
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁹ 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@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

¹⁰ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.



30. Por otro lado, respecto a los servicios portuarios ofertados por SATI, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: las líneas navieras y los consignatarios de la carga. Al respecto, las líneas navieras pueden ser contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada transporte en régimen de fletamentos) o bajo la modalidad de *liner* (también denominada transporte de línea regular), esto dependiendo, entre otros, del tipo de mercancía a transportar, así como de su frecuencia de transporte.
31. Así, con relación a las líneas navieras que recalaban en el terminal, se observa que las empresas Pacific Basin Ltd., con sede en Hong Kong (China), y Mitsui O.S.K. Lines Ltd., con sede en Tokio (Japón), presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 13,5% y 11,0%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

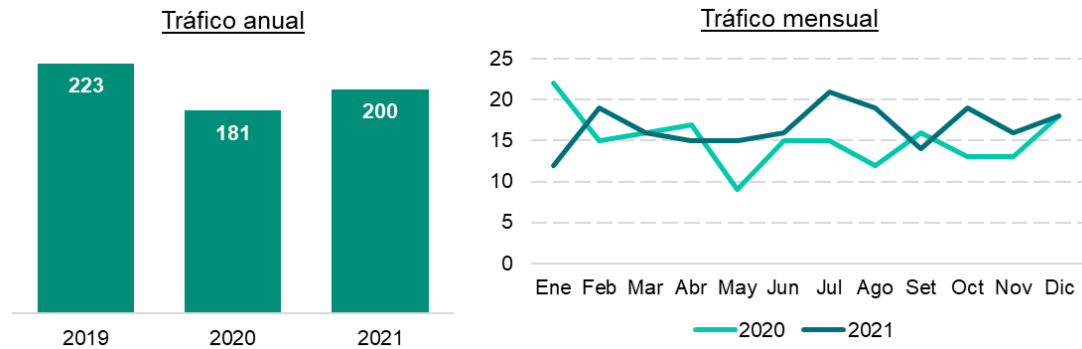
III.2. Trafico de naves y de carga

a) Naves atendidas

32. Durante el año 2021, SATI atendió un total de 200 naves, esto es, 19 naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un incremento de 10,5%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual de naves, se observa que, a lo largo del año 2021, el número de naves que arribaron al terminal permaneció por encima de los niveles observados en el año 2020 (con excepción de los meses de enero, abril y setiembre), situándose en torno a las 17 naves por mes, en promedio, número superior al promedio mensual de naves del año 2020 (15 naves).



Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2021
(En número de naves atendidas)

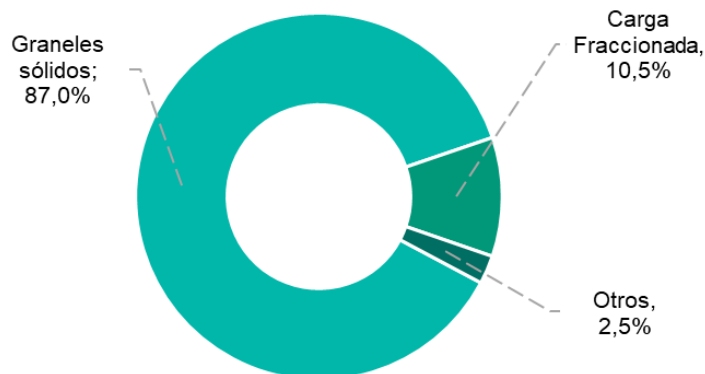


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizaron, se puede observar que, durante el año 2021, las naves que transportaron carga sólida a granel representaron el 87,0% del total de naves atendidas, seguido por las naves que transportaron carga fraccionada con el 10,5%, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 2,5% de las naves atendidas durante el 2021 transportaron otros tipos de carga tales como graneles líquidos o mercancía general contenedorizada.

Gráfico 4 Composición de naves según carga movilizada, año 2021
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. En cuanto a la capacidad de las naves atendidas en el TPMS, en términos de unidades de arqueado bruto (UAB)¹¹, durante el año 2021 se observó que, en promedio, las naves que arribaron al TPMS presentaron una capacidad de 23 823 UAB, volumen 1,8% superior a la capacidad media de las naves arribadas durante el año 2020 (23 394 UAB). Cabe indicar que la nave de mayor volumen que arribó al TPMS durante el año 2021 presentó una capacidad de 59 810 UAB, la cual correspondió a un buque granelero.
35. Finalmente, respecto a la tasa de ocupación de los amarraderos del TPMS durante el año 2021, de acuerdo con la información publicada por la APN¹², esta osciló entre 15% a 53%. Al respecto, la APN señala que ello evidencia la no presencia de saturación en la atención de las naves en ninguno de los amarraderos del terminal. Asimismo, la APN indica que los

¹¹ De acuerdo con la cláusula 1.19.123 del Contrato de Concesión, la Unidad de Arqueo Bruto (UAB) es el volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

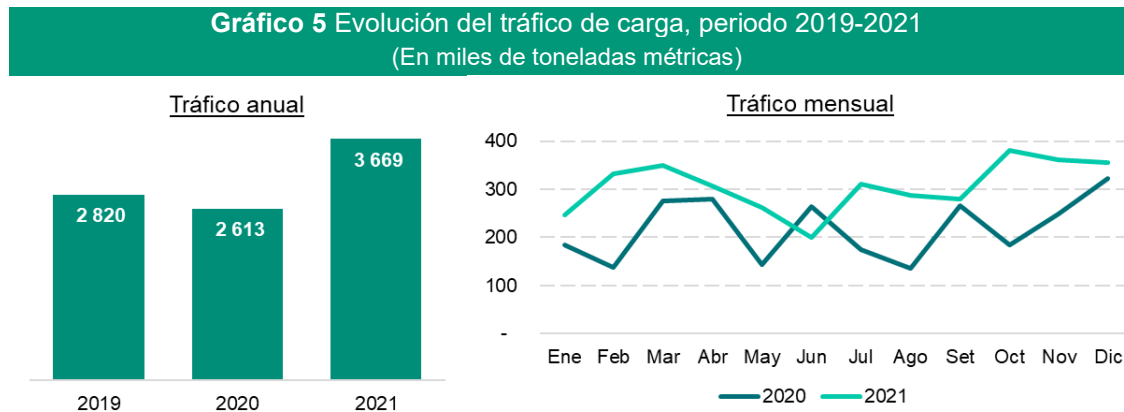
¹² Para mayor detalle, véase [Reporte 2021 de la APN](#) (último acceso: 18 de abril de 2022).



amarraderos A y B del Muelle 1 presentaron una tasa de ocupación del 49% y 53%, respectivamente, debido a la simultaneidad en la atención de las naves graneleras, en tanto que los amarraderos A y B del Muelle 2 presentaron una tasa de ocupación del 16% y 15%, respectivamente, debido también a la simultaneidad en la atención de las naves graneleras.

b) Volumen de carga movilizada

36. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2021 se presentó un incremento del 40,42% respecto de lo registrado en el año 2020, pasando de 2,613 a 3,669 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, el volumen de carga movilizado durante el año 2021 representó el mayor nivel registrado desde el inicio de la concesión, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

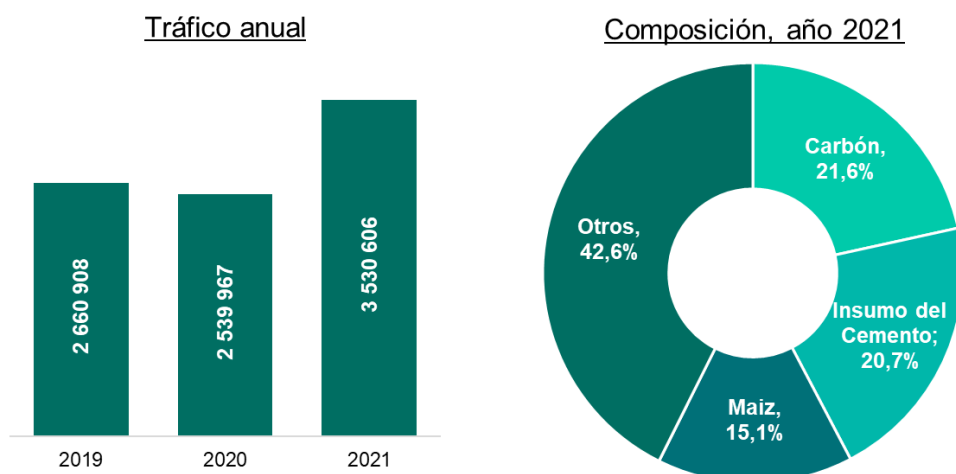
37. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2021, en comparación a lo registrado en el año 2020, se verifica un incremento de los volúmenes de carga a lo largo del año (con excepción del mes de junio), situándose en torno a los 305 765 toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2020 (217 749 toneladas).
38. Cabe mencionar que, del total de carga movilizada durante el año 2021, el 96,2% corresponde a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (2,6%) y la carga líquida a granel (1,2%).

Carga sólida a granel

39. El volumen de carga sólida a granel movilizada durante el año 2021 por el TPMS ascendió a 3,531 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 39,0% respecto de lo registrado en el 2020. Al respecto, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 69,4%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 29,8% de la carga movilizada. Cabe indicar que las operaciones de cabotaje en este tipo de cargo representaron únicamente el 0,8% del volumen movilizado.
40. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de granel sólido que se han movilizado durante el 2021, destacan el carbón (21,6%), insumo del cemento (20,7%) y el maíz (15,1%), mientras que el 42,6% de la carga restante se encontró compuesta por soja, fertilizantes, clínker, concentrado de cobre, trigo, entre otros.



Gráfico 6 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2021
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

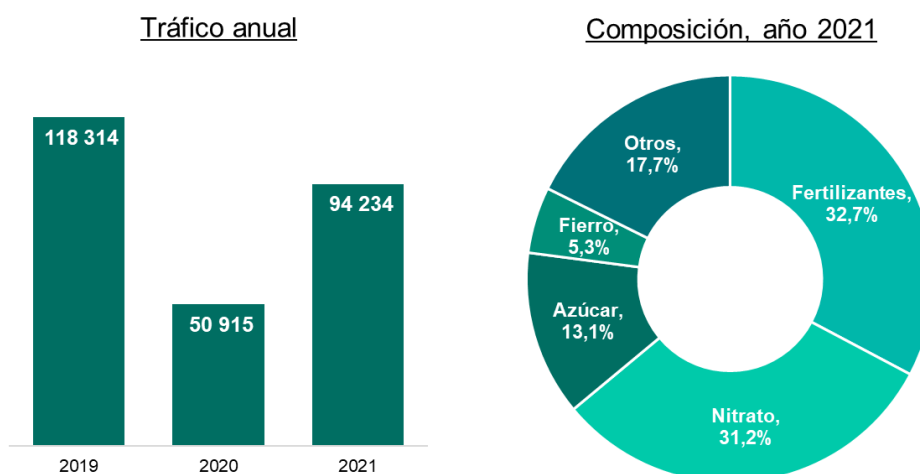
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2021 se encuentran Cementos Pacasmayo (24,9%), movilizandoc clínker e insumo de cemento, y Sesuveca del Perú (9,1%), movilizandoc carbón y fertilizantes.

Carga fraccionada

42. El volumen de carga fraccionada movilizada durante el año 2021 en el terminal ascendió a 94 234 toneladas, lo cual representó un incremento de 85,1% respecto de lo registrado en el 2020. Sobre el particular, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 80,5%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 18,3% de la carga, presentándose además algunas operaciones de cabotaje que movilizaron cerca del 1,2% de la carga total.
43. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de carga fraccionada que se han movilizado durante el 2021, destacan los fertilizantes (32,7%), el nitrato (31,2%) y el azúcar (13,1%), mientras que un 17,7% de la carga se encontró compuesta por barras de fierro, carga de proyecto, guano de isla, entre otros.

Gráfico 7 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2021
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



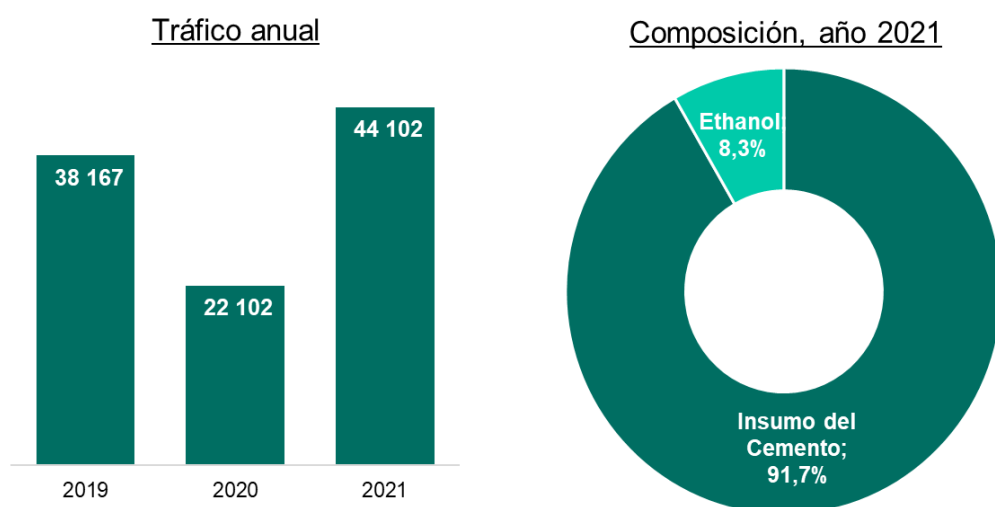
44. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2021 se encuentran Inkaferro Perú (12,6%), movilizando barras de hierro, y Manuchar Perú S.A.C. (12,2%), movilizando fertilizantes.

Carga líquida a granel

45. El volumen de carga líquida a granel movilizada durante el año 2021 en el terminal ascendió a 44 102 toneladas, lo cual representó un incremento de 99,5% respecto de lo registrado en el 2020. Sobre el particular, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 91,7%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 8,3% de la carga.
46. En cuanto a los productos de granel líquido que se han movilizado durante el 2021 se registró una gran participación de insumo del cemento (91,7%), seguido de lejos por el etanol (8,3%). Al respecto, en cuanto al movimiento de etanol, los clientes del terminal fueron las empresas Cartavio S.A.A. y Casa Grande S.A.A., en tanto que el movimiento de insumos del cemento tuvo como cliente a la empresa Cementos Pacasmayo.

Gráfico 8 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2021

(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Tráfico de pasajeros

47. Desde el inicio de sus operaciones, el TPMS también ha prestado servicios portuarios a cruceros internacionales, situación que se vio reflejada en los 14 371 pasajeros que arribaron al TPMS durante el año 2019 y los 3 936 pasajeros contabilizados entre enero y febrero de 2020. No obstante, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, el transporte de pasajeros por vía marítima se vio restringido a partir de marzo de 2020, lo cual se vio reflejado en el nulo movimiento de pasajeros en el TPMS durante el año 2021.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

48. Respecto al régimen tarifario en el TPMS, la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión señala que, por la prestación de los servicios estándar y los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria, el Concesionario estará facultado a cobrar las tarifas correspondientes, las cuales en ningún caso podrán superar las tarifas máximas actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato.
49. Del mismo modo, de acuerdo con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año, contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de la Obra correspondiente a la Etapas 1 y 2, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TPMS tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por SATI, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente.
50. Así, cada año, SATI realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. No obstante, para el periodo correspondiente a los primeros años desde el inicio de explotación del TPMS hasta el quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el factor de productividad será cero, de conformidad con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
51. Por tanto, en la medida que, durante el año 2021, aún se encontraban en ejecución las referidas obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2021 y el 29 de octubre de 2022 se realizó únicamente en función a la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +5,39% ($RPI - X = 5,39\% - 0\%$)¹³.

¹³ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de setiembre de 2021 ascendió a +5,39%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Setiembre 2020	Setiembre 2021	Var%
CPI	260,280	274,310	+5,39%



Cuadro 1 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2020-2021
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas 2020/21 (Versión 008)	Tarifas 2021/22 (Versión 014)
Servicios Estándar a la Nave			
Uso de amarraderos	Metro-eslora/hora	1,288	1,357
Servicio de acceso a las naves	UAB	1,803	1,900
Servicios Estándar a la Carga			
<i>Embarque o Descarga internacional</i>			
Carga fraccionada	Tonelada	13,919	14,669
Carga de cereal a granel	Tonelada	9,383	9,888
Carga de mineral a granel	Tonelada	13,919	14,669
Otras cargas secas a granel	Tonelada	9,383	9,888
Carga de granel líquido	Tonelada	1,855	1,954
Carga rodante	Tonelada	19,484	20,534
Contenedor de 20' lleno	Contenedor	111,346	117,347
Contenedor de 20' vacío	Contenedor	111,346	117,347
Contenedor de 40' lleno	Contenedor	139,193	146,695
Contenedor de 40' vacío	Contenedor	139,193	146,695
Servicios Estándar al Pasajero			
Pasajeros	Pasajero	6,183	6,516
Servicios Especiales con Tarifa			
Servicio de Refrigerado para Contenedores	Contenedor/día	55,673	58,673

Notas:

- La información se refiere a las tarifas máximas para cada tipo de carga, sin considerar los descuentos que el Concesionario está obligado a brindar para los servicios a la carga de mineral a granel, carga de cereal a granel, y otras cargas secas a granel en virtud de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- La información sobre tarifas vigentes del 30/10/20 al 29/10/21 se encuentra en el Tarifario (versión 008) disponible en: https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2020/tarifas/10/Tarifario%20STI%20v.008%20TPMS%20-%2030.10.20_2.pdf (último acceso: 19 de abril de 2022).
- La información sobre tarifas vigentes del 30/10/21 al 29/10/22 se encuentra en el Tarifario (versión 014) disponible en: <https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2021/tarifas/11/Tarifario%20STI%20v.014%20TPMS%20-%2030.10.21.pdf> (último acceso: 19 de abril de 2022).

Fuente: *Página web del Concesionario.*

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

IV.2. Precios

52. De acuerdo con la cláusula 1.19.94 del Contrato de Concesión, los precios son las contraprestaciones que el Concesionario cobra, de ser el caso, por la prestación de Servicios Especiales no sujetos a regulación tarifaria y los Servicios No Portuarios (de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.20). Así, el Precio no estará sujeto a regulación económica.

IV.3. Cargos de Acceso

53. El 17 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de SATI, 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.
54. Así, al finalizar el año 2021, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de



acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios. De este total, se presentan dos (2) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dos (2) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2021 (Montos expresados en USD, sin IGV)				
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE				
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C	Adenda 1	1/04/2021	31/03/2022	112,55
Petrolera Transocánica S.A	Adenda 1	1/04/2021	31/03/2022	112,55
PRACTICAJE				
PSA Marine Perú S.A	Adenda 1	1/04/2021	31/03/2022	0
Practicos Marítimos S.A.C	Adenda 1	1/04/2021	31/03/2022	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

55. Como se señaló anteriormente, las inversiones en infraestructura y equipamiento que se llevarán a cabo en el TPMS se encuentran divididas en cinco etapas, además de la construcción de una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo; no obstante, estas inversiones pueden ser clasificadas tanto en inversiones obligatorias como en inversiones en función a la demanda. Al cierre del año 2021, el compromiso de inversión de SATI se encontró valorizado en USD 270,19 millones (incluyendo IGV)¹⁴.
56. Sobre el particular, las inversiones obligatorias comprenden las etapas 1 y 2, las cuales, para su realización, no se requiere del cumplimiento de alguna condición sobre el nivel de carga movilizada en el terminal. Así, de acuerdo con el apéndice 1 del anexo 9 del Contrato de Concesión, tales inversiones obligatorias serían las siguientes:

Etapas 1

- Dragado inicial con profundidad de 10,5 metros referidos al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS).
- Implementación de sistemas informáticos integrales de gestión operativa y administrativa.
- Reparación del Muelle 2.
- Construcción de silos para maíz y trigo.
- Remodelación de accesos al TPMS.
- Nuevas oficinas de operaciones.
- Reemplazo del tanque de agua.
- Cambio del sistema de tuberías de abastecimiento de agua y desagües, de energía eléctrica de emergencia.
- Remodelación del edificio de administración, considerando lo dispuesto por la Cláusula 6.29 y el Anexo 8 del Contrato de Concesión.
- Remodelación de los edificios de Talleres y Seguridad.
- Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.

¹⁴ Cabe indicar que los montos de inversión señalados son referenciales toda vez que pueden variar en función al presupuesto de obra contenido en los expedientes técnicos correspondientes; asimismo, los montos de inversión pueden modificarse a lo largo de la ejecución de las obras.



- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos propuestos.

Etapa 2

- Reparación de Muelle 1.
 - Ensanche y extensión de Sitio 1A.
 - Construcción de tres almacenes techados, para soya, fertilizantes y concentrado de minerales.
 - Habilitación de 15 000 m² de losas con áreas reservadas para la operación de cada tipo de carga.
 - Construcción de un antepuerto.
 - Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.
 - Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad.
57. Adicionalmente, conforme al referido anexo 9, el Concesionario tiene un plazo máximo de sesenta meses contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión para la ejecución de las obras señaladas en las etapas 1 y 2.
58. Por otro lado, con relación a las etapas 3, 4 y 5, y la construcción de la nueva dársena, estas corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, de acuerdo a lo señalado en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión, la Etapa 3 consiste en la mecanización de la descarga de granel limpio (trigo, maíz y/u otros distintos a la soya), el cual se gatillará cuando el movimiento de dicho tipo de granel alcance cada año 1,2 millones de toneladas en dos periodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión. Dicha obra debe ser ejecutada en un plazo máximo de 36 meses contados desde la notificación del Regulador al Concesionario que certifique que se activó el gatillo.
59. En cuanto a la Etapa 4, la obra comprende: (i) la ampliación del *gate* de acceso, (ii) incremento de la capacidad de almacenaje, (iii) equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar, de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos propuestos y, (iv) adquisición de una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 120 toneladas por movimiento y alcance de 54 m. El desarrollo de la Etapa 4 estará sujeto a que se alcance, en dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión, cualquiera de los siguientes gatillos: 800 mil toneladas de concentrado mineral, o 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya. Asimismo, para esta etapa, el plazo máximo de ejecución será de 33 meses computados desde la certificación del gatillo.
60. Entre tanto, la Etapa 5 se gatilla cuando el tráfico de concentrado de minerales alcance durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de la Concesión, de 1,2 millones de toneladas. Al respecto, la obra consiste en la instalación de equipo especializado para el embarque de concentrados de minerales y un tomador de muestra automático con certificado de calibración. El plazo máximo de ejecución de esta etapa es de 31 meses contados desde que se certifique que el volumen de demanda ha sido alcanzado.
61. Finalmente, respecto a la construcción de la nueva dársena, en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión se señala que su ejecución estará sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes tres (3) gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión: i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales, ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya, o iii) un factor de ocupación promedio del 65%¹⁵. Esta

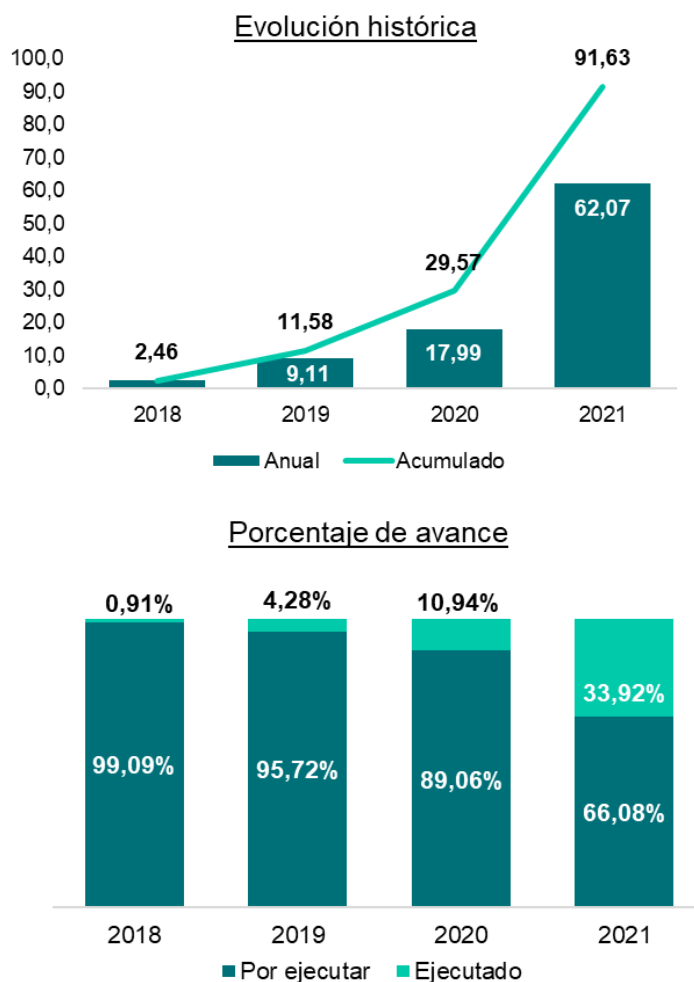
¹⁵ Al respecto, el Contrato de Concesión señala que el cumplimiento del gatillo se dará en caso se alcance cada año un factor de ocupación promedio de los muelles del 65% durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos o alternos dentro de un periodo de cuatro (4) años. Así, la obligación se generará al alcanzar el requerimiento expuesto por segundo año dentro del periodo, independientemente de que esto ocurra en el año segundo, tercero o cuarto. La



obra cuenta con un plazo máximo de ejecución de 48 meses desde que se certifique el alcance de uno de los gatillos.

62. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2021 se ejecutaron las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, los cuales presentan un Avance Físico de 55,67% al mes de diciembre de 2021. Asimismo, se ejecutó el adelanto de Obras de las Etapas 3 y 4, las cuales se culminaron en el mes de julio de 2021.
63. Así, durante el año 2021, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 62,068 millones, monto 245,0% superior a lo registrado en 2020 (USD 17,992 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 91,635 millones, representando un porcentaje de avance del 33,92% del compromiso de inversión de SATI, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 270,19 millones, al cierre del 2021 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 66,08% de dicho compromiso.

Gráfico 9 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2021
(En millones de USD)



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

metodología de medición de la tasa de ocupación será determinada por la APN considerando el tiempo ocupado versus el tiempo de disponibilidad.



V.2. Pagos al Estado

64. De acuerdo con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, 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 TPMS. Al respecto, el pago por el concepto de retribución asciende al tres por ciento (3%) de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión. Adicionalmente, el Concesionario deberá depositar a favor de PROINVERSION un aporte al FONCEPRI, cuyo importe se obtiene de la aplicación del dos por ciento (2%) a la Retribución a la APN, en su condición de administrador de dicho fondo. En tal sentido, los ingresos mensuales del Concesionario se encuentran afectados al 3,06% por concepto de Retribución (3%) y aporte al FONCEPRI (0,06%).
65. Por su parte, la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión señala que el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán un 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. Al respecto, dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
66. Así, durante el año 2021, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 6,160 millones, cifra 86,4% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 3,305 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 1,587 millones por concepto de aportes por regulación, monto 95,2% superior al del 2020, y de S/ 4,573 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 83,5% superior a lo pagado en el 2020, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2018-2021 (Montos expresados en miles de Soles, sin IGv)				
Concepto	2018	2019	2020	2021
Pago de retribución	108,9	2 341,2	2 492,1	4 573,1
<i>Autoridad Portuaria Nacional - APN</i>	<i>106,7</i>	<i>2 295,3</i>	<i>2 443,3</i>	<i>4 483,5</i>
<i>Aporte a FONCEPRI</i>	<i>2,1</i>	<i>45,9</i>	<i>48,9</i>	<i>89,7</i>
Aporte por regulación	35,6	765,1	813,1	1 586,9
Total	144,4	3 106,2	3 305,2	6 160,0

Nota: SATI inició sus operaciones el 23 de octubre de 2018.

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

67. Durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el TPMS ascendió a once (11), lo cual representó un incremento respecto a lo observado el año anterior (7 accidentes). Sobre el particular, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2021, siendo estos únicamente accidentes que tuvieron como resultado daños personales (heridos).



Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2021
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	1	B	1	0	0
Febrero	1	B	1	0	0
Marzo	1	B	1	0	0
Abril	0	-	0	0	0
Mayo	1	B	1	0	0
Junio	3	B	3	0	0
Julio	1	B	1	0	0
Agosto	1	B	1	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	1	B	1	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	1	B	1	0	0
Acumulado	11		11	0	0

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **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.

68. En efecto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2021 se observó que el número de accidentes con personas heridas (tipo B) se incrementó en comparación a los niveles registrados en el año 2020, presentando un total de once (11) accidentes, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. En contraste, el número de accidentes con personas fallecidas (tipo C) se contrajo, pasando de un (1) accidente en el 2020 a ninguno en el 2021. Cabe señalar que, para ambos años, SATI no ha reportado ningún accidente con daños materiales (tipo A).

Gráfico 10 Accidentes según tipificación, periodo 2020-2021
(Expresado en número de accidentes)



■ Tipo A ■ Tipo B ■ Tipo C

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **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.2. Reclamos

69. En cuanto al número de reclamos que recibidos por el Concesionario, durante el año 2021 se presentaron un total de dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI, tal como se puede observar en el siguiente cuadro. Cabe señalar que los dos (2) reclamos presentados fueron declarados infundados.

Cuadro 5 Reclamos presentados, año 2020			
Mes	N° de reclamos	Materia del reclamo	Estado de resolución
Enero	0	-	-
Febrero	0	-	-
Marzo	0	-	-
Abril	1	Facturación o Cobro	Infundado
Mayo	0	-	-
Junio	0	-	-
Julio	0	-	-
Agosto	0	-	-
Setiembre	0	-	-
Octubre	1	Facturación o Cobro	Infundado
Noviembre	0	-	-
Diciembre	0	-	-
Acumulado	2		

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

70. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2021 y 2020 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2021 y 2020 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2021.
71. El estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias se componen de ingresos de contratos con clientes. En el ejercicio 2021 los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 41,5 millones, registrándose un incremento de USD 17,5 millones (72,8%) respecto al ejercicio 2020, asimismo, los costos de servicios se incrementaron en USD 8,0 millones (56,7%). Durante el ejercicio 2021 no se han registrado ingresos ni costos por servicios de construcción, como resultado neto, la utilidad bruta aumentó en USD 9,4 millones (95,9%), así, en el ejercicio 2021 la utilidad bruta representa el 46,5% de los ingresos de contratos con clientes, en el ejercicio 2020 representó el 41,0%.
72. Los gastos administrativos en 2021 ascendieron a USD 4,4 millones, representando el 10,6% de los ingresos de contratos con clientes, en el ejercicio 2020, estos gastos ascendieron a USD 2,8 millones, estas cifras y el aumento significativo de la utilidad bruta en 2021 (USD 9,4 millones), han permitido obtener una utilidad operativa de USD 17,4 millones, representando un incremento de USD 10,3 millones (144,8%) respecto al ejercicio 2020.
73. Respecto a los ingresos financieros, estos disminuyeron en el ejercicio 2021 en USD 70 mil (98,6%) respecto al ejercicio 2020. Los gastos financieros se incrementaron en USD 2,3 millones. Considerando el aumento de la utilidad operativa, en el ejercicio 2021 se obtuvo



una utilidad neta de USD 9,7 millones, que representa un aumento de USD 5,2 millones (116,9%) respecto a la utilidad neta del ejercicio 2020.

**Cuadro 6 Estado de resultados integrales
(en miles de dólares)**

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos de contratos con clientes	41 477	24 006	100,0%	100,0%	72,8%	17 471
Costos de servicios	22 195	14 162	53,5%	59,0%	56,7%	8 033
Utilidad bruta	19 282	9 844	46,5%	41,0%	95,9%	9 438
Gastos administrativos	4 411	2 809	10,6%	11,7%	57,0%	1 602
Otros ingresos operativos	2 563	106	6,2%	0,4%	2317,9%	2 457
Otros gastos operativos	38	35	0,1%	0,1%	8,6%	3
Utilidad operativa	17 396	7 106	41,9%	29,6%	144,8%	10 290
Ingresos financieros	1	71	0,0%	0,3%	-98,6%	(70)
Gastos financieros	2 558	231	6,2%	1,0%	1007,4%	2 327
Diferencia de cambio, neta	18	325	0%	1%	-94,5%	(307)
Utilidad antes de impuesto a la renta	14 821	6 621	35,7%	27,6%	123,8%	8 200
Impuesto a la renta	5 082	2 131	12%	9%	138,5%	2 951
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	9 739	4 490	23%	19%	116,9%	5 249

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

74. En el 2021, los ingresos por la prestación de servicios portuarios alcanzaron los USD 41,5 millones, un incremento de USD 17,5 millones (72,8%) con relación al ejercicio 2020. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de los ingresos:

**Cuadro 7 Ingresos de contratos con clientes
(en miles de dólares)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicio a la carga	29 619	12 727	71,4%	53,0%	132,7%	16 892
Servicios a la nave	10 932	9 237	26,4%	38,5%	18,4%	1 695
Pasajeros	-	20	0,0%	0,1%	-100,0%	(20)
Otros ingresos	926	2 022	2,2%	8,4%	-54,2%	(1 096)
Total	41 477	24 006	100,0%	100,0%	72,8%	17 471

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

75. En el ejercicio 2021, los ingresos por servicio a la carga ascendieron a USD 29,6 millones, representando el 71,4% de los ingresos totales, siendo los ingresos con mayor participación sobre los ingresos totales; en el ejercicio 2020, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 12,7 millones, representando el 53,0% de los ingresos totales.
76. Los ingresos por servicios a la nave, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 10,9 millones representando el 26,4% de los ingresos totales; en el ejercicio 2020 los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 9,2 millones, representando el 38,5% de los ingresos totales.
77. Respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, en el ejercicio 2021 ascendieron a USD 22,2 millones, lo que supone un incremento de USD 8,0 millones (56,7%) respecto al ejercicio 2020.
78. En el ejercicio 2021, los costos de los servicios prestados por terceros ascienden a USD 11,2 millones y tienen la mayor representación respecto a los costos de operación y mantenimiento totales con un 50,3%, respecto al ejercicio 2020, aumentaron en USD 3,2 millones (40,1%).
79. Los gastos de amortización, en el ejercicio 2021 ascendieron a USD 5,5 millones y ocupan el segundo lugar en participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales,



con un 24,9%. Respecto al ejercicio 2020, los gastos de amortización se incrementaron en USD 3,1 millones (131,9%).

80. En el ejercicio 2021, las retribuciones y aportes, ascendieron a USD 1,8 millones, representando el 8,0% de participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales, respecto al ejercicio 2020, dichos conceptos significaron un incremento de USD 791 mil (80,7%).
81. Los gastos de personal, en el ejercicio 2020 ascendieron a USD 1,8 millones y ocupan el cuarto lugar en participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales, con un 7,9%. Respecto al ejercicio 2020, los gastos de personal disminuyeron en USD 9 mil (0,5%).

**Cuadro 8 Costos por servicio de operación y mantenimiento
(en miles de dólares)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicios prestados por terceros	11 156	7 962	50,3%	56,2%	40,1%	3 194
Amortización	5 525	2 383	24,9%	16,8%	131,9%	3 142
Retribuciones y aporte	1 771	980	8,0%	6,9%	80,7%	791
Gastos de personal	1 763	1 772	7,9%	12,5%	-0,5%	(9)
Cargas diversas de gestión	1 291	527	5,8%	3,7%	145,0%	764
Depreciación de activos por derecho de uso	476	437	2,1%	3,1%	-	39
Depreciación	196	100	0,9%	0,7%	96,0%	96
Provisión por deterioro de inventarios	17	1	0,1%	0,0%	1600,0%	16
Total	22 195	14 162	100,0%	100,0%	56,7%	8 033

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

82. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos ascendieron a USD 4,4 millones, significando un incremento de USD 1,6 millones (57,0%) con respecto al ejercicio 2020. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos operativos para los años 2020 y 2021:

**Cuadro 9 Gastos administrativos
(en miles de dólares)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Gastos de personal	2 025	1 682	45,9%	59,9%	20,4%	343
Servicios prestados por terceros	1 627	864	36,9%	30,8%	88,3%	763
Cargas diversas de gestión	543	79	12,3%	2,8%	587,3%	464
Retribuciones y aportes	92	103	2,1%	3,7%	-10,7%	(11)
Amortización	49	24	1,1%	0,9%	104,2%	25
Depreciación	39	24	0,9%	0,9%	62,5%	15
Provisión para pérdidas crediticias esperadas	36	33	0,8%	1,2%	-	3
Total	4 411	2 809	100,0%	100,0%	57,0%	1 602

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

83. La principal partida que integra los gastos administrativos es la de gastos de personal, la cual en el 2021 ascendió a USD 2,0 millones, representando el 45,9% del total de gastos de personal, respecto al ejercicio 2020, los gastos de personal se incrementaron en USD 343 mil (20,4%).
84. La segunda partida que integra los gastos administrativos es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2021 ascendió a USD 1,6 millones, representando un 36,9% de los gastos administrativos totales, respecto al ejercicio 2020, los servicios prestados por



terceros se incrementaron en USD 763 mil (88,3%) lo cual se condice con el aumento de las operaciones de la empresa.

85. En el ejercicio 2020, las retribuciones y aportes, cartas diversas de gestión, depreciación, amortización y estimación de deterioro de cuentas por cobrar, ascendieron a USD 759 mil, representando en conjunto el 17,2% de participación sobre los gastos operativos totales, respecto al ejercicio 2020, dichos conceptos significaron un incremento de USD 496 mil (188,6%).
86. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 9,7 millones, significando un desempeño significativamente mayor al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de USD 4,5 millones), debido principalmente a que los costos de servicios y gastos operativos se incrementaron en una proporción menor al incremento de los ingresos operativos, con lo cual la utilidad neta registra un aumento de USD 5,3 millones (116,9%).

VII.2. Estado de Situación Financiera

87. 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. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2020 y 2021:

Cuadro 10 Estado de Situación Financiera (en miles de dólares)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	36 329	29 219	PASIVO CORRIENTE	7 913	22 000
Efectivo	1 776	3 469	Obligaciones financieras a corto plazo	73	2 897
Fondos restringidos	27 108	18 128	Cuentas por pagar comerciales	1 285	633
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 528	1 099	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	2 207	2 982
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 295	636	Otras cuentas por pagar	4 257	14 909
Otros activos financieros, neto	3 692	5 726	Pasivos por arrendamientos	91	579
Otros activos no financieros	215	75			
Inventarios, neto	715	86			
ACTIVO NO CORRIENTE	149 556	96 277	PASIVO NO CORRIENTE	142 207	80 091
Otros activos financieros, neto	323	2 297	Obligaciones financieras	96 076	43 037
Instalaciones, maquinaria y equipos diversos	1 745	765	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	38 649	35 000
Activos por derecho de uso, neto	40	516	Pasivos por arrendamientos	-	41
Activos intangibles, neto	143 872	92 699	Instrumentos financieros derivados	-	141
Instrumentos financieros derivados	3 576	-	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	7 482	1 872
			TOTAL PASIVO	150 120	102 091
			PATRIMONIO NETO	35 765	23 405
			Capital	12 910	12 910
			Reserva legal	616	616
			Resultados acumulados	19 718	9 979
			Otras reservas del patrimonio	2 521	(100)
TOTAL ACTIVO	185 885	125 496	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	185 885	125 496

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



**Cuadro 11 Estado de Situación Financiera
(en formato porcentual)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	20%	23%	24%	PASIVO CORRIENTE	4%	18%	-64%
Efectivo	1%	3%	-49%	Obligaciones financieras a corto plazo	0%	2%	-97%
Fondos restringidos	15%	14%	50%	Cuentas por pagar comerciales	1%	1%	103%
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1%	1%	39%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1%	2%	-26%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1%	1%	104%	Otras cuentas por pagar	2%	12%	-71%
Otros activos financieros, neto	2%	5%	-36%	Pasivos por arrendamientos	0%	0%	-84%
Otros activos no financieros	0%	0%	187%				
Inventarios, neto	0%	0%	731%				
ACTIVO NO CORRIENTE	80%	77%	55%	PASIVO NO CORRIENTE	77%	64%	78%
Otros activos financieros	0%	2%	-86%	Obligaciones financieras	52%	34%	123%
Gastos pagados por anticipado	1%	1%	128%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	21%	28%	10%
Instalaciones, maquinaria y equipo diversos	0%	0%	-92%	Pasivos por arrendamientos	0%	0%	-100%
Activo por derecho de uso, neto	77%	74%	55%	Instrumentos financieros derivados	0%	0%	-100%
Activos intangibles, neto	2%	0%	-	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	4%	1%	300%
				TOTAL PASIVO	81%	81%	47%
				PATRIMONIO NETO	19%	19%	53%
				Capital	7%	10%	0%
				Reserva legal	0%	0%	0%
				Resultados acumulados	11%	8%	98%
				Otras reservas del patrimonio	1%	0%	-
TOTAL ACTIVO	100%	100%	48%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	48%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

88. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que, entre el 2019 y 2020, el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales en USD 66,4 millones (48%), pasando de USD 125,5 millones a USD 185,9 millones, el incremento indicado se explica principalmente por el incremento USD 53,3 millones (55%) en el activo no corriente, debido principalmente a un incremento del activo intangible de USD 51,2 millones (55%). Por su parte, el activo corriente aumentó en USD 7,1 millones (24%), principalmente debido un aumento de USD 9,0 millones (50%) de la cuenta fondos restringidos.
89. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2021, estos ascendieron a USD 150,1 millones, de los cuales los pasivos corrientes ascendieron a USD 7,9 millones, representando una disminución de USD 14,1 millones (64%) respecto al ejercicio 2020, principalmente explicado por: una disminución de otras cuentas por pagar de USD 10,7 millones (71%) y a una disminución de USD 2,8 millones (97%) de las obligaciones financieras a corto plazo. Por su parte, el pasivo no corriente ascendió a USD 142,2 millones y se incrementó en un USD 62,1 millones (78%) en el ejercicio 2021, este incremento se explica principalmente por un incremento de USD 53,0 millones (123%) en las obligaciones financieras.
90. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 35,8 millones en el ejercicio 2021, representando un incremento de USD 12,4 millones (53%), respecto al ejercicio 2020, debido principalmente al aumento de la cuenta resultados acumulados en USD 9,7 millones (98%) y al aumento de otras reservas de USD 2,6 millones.
91. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al estado de situación financiera del ejercicio 2020, la empresa ha modificado sustancialmente su estructura de financiamiento, puesto que incrementó significativamente sus pasivos, pero a su vez redujo su pasivo corriente, asimismo, sus obligaciones financieras (corriente y no corriente) se incrementaron en USD 50,2 millones, con la finalidad de financiar sus nuevas inversiones.



VII.3. Ratios Financieros

- **Análisis de ratios de liquidez**

92. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2021, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica¹⁶ y prueba ácida¹⁷, en el caso del ratio de liquidez absoluta¹⁸ su valor es menor a la unidad. De los resultados de los ratios de liquidez clásica y prueba ácida puede concluirse que la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2020, los indicados ratios representan también valores superiores a 1,00.
93. Del cuadro se aprecia que en el ejercicio 2021, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2020, así el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,3 a 4,6, de esta forma, en el ejercicio 2021 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 4,6 de activo corriente como respaldo de pago.
94. Asimismo, en el ejercicio 2021, el ratio de prueba ácida aumentó de 1,3 a 4,5 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,16 a 0,22, esta situación se debe principalmente a un aumento significativo del activo corriente (aumento significativo de los fondos restringidos) y a una disminución significativa del pasivo corriente (disminución significativa de las otras cuentas por pagar y de las obligaciones financieras).

Cuadro 12 Ratios de liquidez

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	4,59	1,33
Prueba ácida	4,50	1,32
Liquidez absoluta	0,22	0,16

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

- **Análisis de los ratios de endeudamiento financiero**

95. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁹, Endeudamiento del Activo²⁰, e Índice de Solvencia²¹, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido, asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia y del ratio de Calidad de la Deuda²², se evidencia una disminución significativa del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2021 con relación al ejercicio 2020, de 21,5% a 5,3%.
96. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2021 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,2 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2020 se aprecia que dicho ratio fue de 4,4, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,4 de deuda, denotando una disminución en la relación recursos de terceros vs recursos propios.
97. El ratio endeudamiento del Activo, también disminuye en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020, así, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 80,8% por el pasivo total, en el ejercicio 2020 el valor de este ratio es de 81,4%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.

¹⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁷ Calculado como (Activo Corriente – Inventario) / Pasivo corriente

¹⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

¹⁹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁰ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²¹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

²² Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total



98. El ratio de calidad de la deuda muestra para el ejercicio 2021, que el 5,3% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 21,5% en el ejercicio 2020, lo cual refleja que la empresa ha disminuido sustancialmente su endeudamiento de corto plazo, lo cual explica también la disminución de los ratios de liquidez.
99. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,2 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2020 este indicador es de 1,2, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2021 la empresa mantuvo estable su nivel de solvencia respecto al ejercicio 2020.

Cuadro 13 Ratios de endeudamiento		
Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	4,2	4,4
Endeudamiento del Activo	80,8%	81,4%
Calidad de la Deuda	5,3%	21,5%
Índice de Solvencia	1,2	1,2

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

• Análisis de las ratios de rentabilidad

100. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto²³ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2021 asciende a 46,5% y en el ejercicio 2020 fue de 41,0%. Respecto al margen operativo²⁴, este aumenta, en el 2020 fue de 29,6% y en el 2021 fue de 41,9%, estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos
101. De igual forma, el margen neto²⁵ presenta una disminución, en 2020 es de 18,7% y en el 2021 asciende a 23,5%, este indicador muestra que en 2021 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene USD 23,5 de utilidad neta y en el 2020, por cada USD 100 de ingresos corresponde USD 18,7 de utilidad, este indicador aumenta respecto al ejercicio 2020, principalmente por el aumento significativo de la utilidad operativa.
102. El margen EBITDA²⁶ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias, así, en el ejercicio 2021 el margen de EBITDA es de 57,1%, y en el ejercicio 2020 es de 42,0%, este aumento se explica principalmente por un aumento significativo de la depreciación y amortización y por un aumento de la utilidad bruta, en comparación con el ejercicio 2020.
103. El ROE²⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 aumenta respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 27,2 de utilidad neta, en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 27,2, el aumento de este indicador se debe principalmente al aumento de la utilidad neta.

²³ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁴ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁶ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



104. De la misma forma el ROA²⁸ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un aumento, en el 2020 ascendió a 3,6% y en el 2021 ascendió a 5,2%, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta.

Cuadro 14 Ratios de rentabilidad

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	46,5%	41,0%
Margen Operativo	41,9%	29,6%
Margen Neto	23,5%	18,7%
Margen EBITDA	57,1%	42,0%
ROE	27,2%	19,2%
ROA	5,2%	3,6%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



VIII. CONCLUSIONES

105. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry para el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2021, el terminal atendió un total de 200 naves, esto es, 19 naves más que lo registrado el año 2020, lo cual se traduce en un incremento de 10,5%. Asimismo, en cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2021 se presentó un incremento del 40,42% respecto de lo registrado en el año anterior, pasando de 2,613 a 3,669 millones de toneladas, respectivamente. Cabe mencionar que el volumen de carga movilizado durante el año 2021 representó el mayor nivel registrado desde el inicio de la concesión.
- (ii) Del total de carga movilizada durante el año 2021, el 96,2% correspondió a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (2,6%) y la carga líquida a granel (1,2%). Asimismo, se observó que la empresa Cementos Pacasmayo S.A.A. fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 25,1% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C. y Seaboard Overseas Perú S.A., quienes tuvieron a su cargo el 8,8% y 7,9% de la carga movilizada, respectivamente.
- (iii) Respecto al régimen tarifario, dado que aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, durante el año 2021, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2021 y el 29 de octubre de 2022 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +5,39%.
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con cuatro contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios.
- (v) Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 62,068 millones, monto 245,0% superior a lo registrado en 2020 (USD 17,992 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 91,635 millones, representando un porcentaje de avance del 33,92% del compromiso de inversión de SATI.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2021, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 6,160 millones, cifra 86,4% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 3,305 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 1,587 millones por concepto de aportes por regulación, monto 95,2% superior al del 2020, y de S/ 4,573 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 83,5% superior a lo pagado en el 2020.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a once (11), lo cual representó un incremento respecto a lo observado el año anterior (7 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Asimismo, se presentaron dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI, los cuales fueron declarados infundados.
- (viii) Finalmente, con relación a los resultados financieros de SATI, durante el año 2021 los ingresos de contratos con clientes experimentaron un importante crecimiento de 72,8% con relación al año anterior, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 19,3 millones, nivel 95,9% superior a la registrada el año anterior



(USD 9,8 millones). Así, al finalizar el 2021, SATI obtuvo una utilidad neta de USD 9,7 millones, lo que representó un importante crecimiento de 116,9% con relación al ejercicio anterior.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A. Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Contrato de Concesión
2	Fecha de suscripción	1 de octubre de 2018	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 44)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Mayor descuento de tarifas.▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversiones Complementarias (IC). No se llegó a competir bajo este factor▪ En caso de empate en la IC, los postores presentarán una oferta adicional de Inversiones Complementarias Adicionales (ICA) que se sumará a la IC. No se llegó a competir bajo este mecanismo de desempate.	Bases del Concurso
5	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.9. (p. 33)
6	Tipo de contrato	DBFOT (Diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia)	Cláusula 1.19.36 (p. 17)
7	Capital mínimo	USD 31 622 340,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 40)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo con lo siguiente:<ul style="list-style-type: none">- Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: Una carta fianza por un monto de USD 10 215 428,57.- Antes del inicio de la ejecución de cada una de las Etapas de las inversiones en Función a la Demanda, el concesionario deberá aumentar el monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento en 10%.- En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias producto del concurso, deberá incrementar el monto de la garantía desde la Fecha de Cierre en 20% del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas.	Cláusula 9.2.1. (p. 96)
9	Garantías del Concedente	El Concedente garantiza al concesionario que le prestará 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 única del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera ni importará desembolso de recursos públicos ni la obtención de resultados.	Cláusula 9.1. (p. 95)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
10	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario, previa conformidad de PROINVERSION, con opinión técnica del Regulador y del Concedente, y siempre que las Leyes y Disposiciones Aplicables lo permitan siguiendo el procedimiento establecido, podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - El derecho de Concesión. - Los ingresos de libre disponibilidad del concesionario conforme al contrato de concesión, luego de deducido cualquier tributo o importe comprometido para entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 9.3. (p. 98)
11	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inversiones Obligatorias Etapa 1: USD 34 963 911,81 Etapa 2: USD 67 190 373,91 - Inversiones en Función Demanda Etapa 3: USD 19 138 886,28 Etapa 4: USD 17 481 794,07 Etapa 5: USD 29 247 953,69 Nueva dársena: USD 60 948 889,67 Total: USD 228 971 809,42 <p>Este monto referencial sólo es aplicable a lo expresamente previsto en el Contrato de Concesión, por lo que la diferencia entre los montos consignados y lo que el Concesionario efectivamente gaste, por variaciones de precios u otros, para ejecutar las inversiones, es a su cuenta y riesgo.</p>	Cláusula 1.19.73 (p. 23)
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> - Obras obligatorias: <i>Etapa 1 y Etapa 2:</i> de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. - Obras en función a la demanda <i>Etapa 3:</i> Se gatilla cuando el movimiento de granel limpio alcance cada año 1,2 millones TM en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión. <i>Etapa 4:</i> Sujeto a que se alcance, en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión cualquiera de los siguientes gatillos: 800 mil TM de concentrado de mineral o 1,8 millones TM de fertilizantes y/o soya. <i>Etapa 5:</i> Se gatilla cuando el tráfico de concentrado de mineral alcance durante dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión 1,2 millones TM. <i>Nueva dársena:</i> Su ejecución está sujeta al cumplimiento de los siguientes 3 gatillos durante los primeros 20 años de concesión: 1,8 millones TM de concentrado mineral, fertilizante y/o soya y el factor de ocupación promedio de los muelles del 65%. 	Anexo 9 - Apéndice 2 (p. 195-198)
13	Cierre financiero	El concesionario deberá haber acreditado ante el concedente en un plazo máximo de 6 meses de aprobado el Expediente Técnico que corresponda, que cuenta con el financiamiento para ejecutarlo.	Cláusula 6.31 (p. 71)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00. ▪ Reglas Procedimentales Comunes. 	Cláusula 15.12-15.14. (p. 144-149)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT) - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT) - De la obra (entre 0,8 y 80 UIT) - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 10 UIT) - Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT) - Garantías (entre 3,2 y 80 UIT) - Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10% del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT para todos los casos) - Competencias administrativas (8 UIT) - Penalidades referidas al Anexo 3 Niveles de Servicios y Productividad (Entre 2% UIT y 30 UIT) - Penalidades referidas a Régimen Económico (400 UIT en todos los casos) 	Anexo 17 (p. 222-231)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por Fuerza mayor o caso fortuito. 	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 128-132)
17	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en el caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de Ingresos o costos del Concesionario. ▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuestos, relacionados específicamente a la prestación del Servicio Estándar y reconocidos por el Concedente y/o el Regulador; y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos, relacionados a la prestación del Servicio Estándar aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación de las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	Cláusula 8.26. (p. 92)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

N°	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si el porcentaje del desequilibrio, en valor absoluto, supera el 10%, se procederá a restablecerlo otorgando una compensación, conforme lo detallado en la Cláusula 8.26 del Contrato de Concesión. 	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los Bienes de la concesión. ▪ Seguros Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obra Civil Terminadas o Seguro de Propiedad Todo Riesgo. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 10.6. (p. 105)
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A la Toma de Posesión se dará inicio de la Explotación de los bienes existentes en el TPMS. Posteriormente, una vez suscrita el Acta de Recepción de la Obra que corresponda se dará inicio a la Explotación de la Etapa ejecutada. ▪ La explotación solo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de la Obra se computará a partir que las APN otorgue su conformidad. 	Cláusula 8.15.-8.17. (p. 82-83)
20	Niveles de servicio y productividad	<p>A partir de la toma de posesión y por 6 meses no se medirán niveles de servicio y productividad, al encontrarse la concesión en período de adecuación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niveles de Indicadores de Servicio para Nave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave</u>: no más de 30 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 45 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave</u>: no más de 30 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 45 minutos por cada operación individual. ▪ Niveles de Indicadores de Servicio para la Atención a los Usuarios: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo de recepción de la carga</u>: no deberá exceder de 40 minutos y no más de 30 minutos de tolerancia como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega de la carga</u>: no deberá exceder de 40 minutos por cada operación individual, y no más de 30 minutos de tolerancia como promedio trimestral. ▪ Niveles de los indicadores de Servicio a la Carga: El rendimiento promedio trimestral de embarque o descarga de todos los amarraderos está en función al tipo de carga conforme se establece en el numeral 1.3. del Anexo 3 del contrato de concesión. ▪ Niveles de Servicio del Terminal: A partir de transcurrido los 12 meses de la Toma de Posesión el TPMS deberá contar con una profundidad de hasta - 10.5 metros referido al nivel medio de bajamares de 	Anexo 3 (p. 163-167)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p>sicigias ordinarias Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo con el numeral 2 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de la obra correspondiente a las Etapas 1 y 2, el Regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa. ▪ Adicionalmente, cada año, contado desde el inicio de la explotación de la concesión se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles. ▪ Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN. 	Cláusula 8.24. (p. 90)
22	Tarifas	<p>Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la Concesión son: SERVICIOS ESTÁNDAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Uso de amarradero por metro-eslora por hora: USD 1,25 - Servicio de acceso a las naves*: USD 1,75 ▪ <u>Servicios a la carga**:</u> <p>Servicio de embarque o descarga internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carga fraccionada (por TM): USD 13,50 - Carga de cereal a granel (por TM): USD 9,10 - Carga de mineral a granel (por TM): USD 13,50 - Otras cargas secas a granel (por TM): USD 9,10 - Carga de granel líquido (por TM): USD 1,80 - Carga rodante (por TM): USD 18,90 - Contenedor de 20' lleno: USD 108,00 - Contenedor de 20' vacío: USD 108,00 - Contenedor de 40' lleno: USD 135,00 - Contenedor de 40' vacío: USD 135,00 - Servicio de embarque o descarga de cabotaje: 0,7*tarifa de embarque/descarga internacional. ▪ <u>Servicios al pasajero:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pasajeros (por pasajero): USD 6,00 ▪ <u>Servicios a la carga:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio especial de refrigerado para contenedores: USD 54,00 <p>* El concesionario no podrá cobrar la tarifa hasta que se cuente con la profundidad operativa a -10,5 metros referido al nivel medio de bajamares de sicigias</p>	Anexo 5 (p. 170-173)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

N°	Tema	Contenido	Referencia
		ordinarias. ** En el caso de los Servicios Estándar a los concentrados de mineral a granel y otras cargas a granel, se aplican descuentos del 56,67% y 50,54% respecto de las tarifas máximas por el plazo de 30 y 24 meses, respectivamente. Dichos descuentos se aplicarán conforme las condiciones de prestación del servicio establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.	
23	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none">El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación del TPMS hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.25. (p. 91)



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2018-2021

a. Tráfico					
Indicador	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	32	223	181	200
Carga total atendida	Toneladas	356 518	2 820 184	2 612 984	3 669 186
Carga por tipo de operación:					
Exportación	Toneladas	140 037	78 163	46 234	116 259
Importación	Toneladas	216 482	870 738	413 173	1 083 673
Cabotaje	Toneladas	-	1 871 283	2 153 577	2 469 254
Transito y transbordo	Toneladas	-	-	-	-
Carga por tipo de producto:					
Contenedorizada	Toneladas	-	2 795	-	243
Fraccionada	Toneladas	28 738	118 314	50 915	94 234
Graneles sólidos	Toneladas	324 045	2 660 908	2 539 967	3 530 606
Graneles líquidos	Toneladas	3 734	38 167	22 102	44 102
Tráfico de contenedores:					
Contenedores	Unidades	-	1 009	-	11
Contenedores	TEU	-	1 820	-	22
Tráfico de pasajeros					
Pasajeros	Nº de pasajeros	-	14 371	3 936	-

b. Ingresos operativos ^{2/}					
Concepto	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020	2021
Servicios estándar	Miles de dólares	2 260,4	22 506,8	21 984,5	40 567,8
Servicios a la nave	Miles de dólares	400,0	8 420,4	9 237,2	10 948,7
Servicios a la carga	Miles de dólares	1 860,4	14 011,2	12 726,8	29 619,1
Servicios al pasajero	Miles de dólares	-	75,2	20,5	-
Servicios especiales	Miles de dólares	75,8	947,9	2 018,6	943,2
Total	Miles de dólares	2 336,1	23 454,7	24 003,1	41 511,0

Nota:

^{1/} SATI inició sus operaciones el 1 de octubre de 2018.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

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 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martín Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante