



# INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry

2024

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos





## 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 2024: 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 concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.*

Primera versión: junio de 2025

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

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



## CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	6
ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	8
I.1.    Composición del Concesionario.....	8
I.2.    Principales características del Contrato de Concesión.....	8
I.3.    Área de influencia.....	9
I.4.    Principales activos de la Concesión.....	10
I.5.    Hechos de importancia.....	11
II.    OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	11
II.1.    Servicios estándar.....	11
II.2.    Servicios especiales.....	12
II.3.    Servicios no portuarios.....	12
II.4.    Servicios sujetos al régimen de acceso.....	13
III.    DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	13
III.1.    Principales clientes.....	13
III.2.    Tráfico de naves y de carga.....	14
IV.    RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	21
IV.1.    Tarifas.....	21
IV.2.    Precios.....	22
IV.3.    Cargos de Acceso.....	22
V.    INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	23
V.1.    Inversiones.....	23
V.2.    Pagos al Estado.....	26
VI.    DESEMPEÑO OPERATIVO.....	26
VI.1.    Niveles de servicio y productividad.....	26
VI.2.    Accidentes.....	30
VII.    RESULTADOS FINANCIEROS.....	31
VII.1.    Análisis de los Estados Financieros.....	31
VII.2.    Análisis de ratios financieros.....	40
VIII.    CONCLUSIONES.....	48
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	50
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY.....	56



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2024 .....	17
Cuadro 2 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2024-2025 .....	22
Cuadro 3 Contratos de acceso vigentes, año 2024 .....	23
Cuadro 4 Pagos al Estado, periodo 2018-2024 .....	26
Cuadro 5 Accidentes reportados en el terminal, año 2024 .....	31
Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2024 .....	31
Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024 .....	35
Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024 .....	41
Cuadro 9 Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024 .....	43
Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024 .....	46

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes de STI, año 2024 .....	13
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2024 .....	14
Gráfico 3 Agencias marítimas, año 2024 .....	14
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2024 .....	15
Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, años 2023 y 2024 .....	15
Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019-2024 .....	16
Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2024 .....	16
Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2024 .....	17
Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2024 .....	18
Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por operación, años 2023 y 2024 .....	18
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2024 .....	19
Gráfico 12 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2024 .....	19
Gráfico 13 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2024 .....	20
Gráfico 14 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2024 .....	20
Gráfico 15 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2024 .....	25
Gráfico 16 NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2024 .....	27
Gráfico 17 NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2024 .....	28
Gráfico 18 NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2024 .....	29
Gráfico 19 NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2024 .....	30
Gráfico 20 Ingresos por prestación de servicios de STI .....	32
Gráfico 21 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2024 .....	32
Gráfico 22 Evolución de los resultados de STI, periodo 2020 - 2024 .....	33
Gráfico 23 Composición de activos de la empresa .....	36



Gráfico 24 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020 - 2024 .....	37
Gráfico 25 Composición de pasivos de la empresa .....	38
Gráfico 26 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020 - 2024 .....	39
Gráfico 27 Composición del patrimonio neto de la empresa .....	39
Gráfico 28 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2020- 2024 .....	40
Gráfico 29 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2020 - 2024 .....	42
Gráfico 30 Evolución del capital de trabajo, periodo 2020 - 2024 .....	43
Gráfico 31 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2020 - 2024 .....	44
Gráfico 32 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2020 - 2024 .....	45
Gráfico 33 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2020 - 2024 .....	47
Gráfico 34 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2020 - 2024 .....	48

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS .....	8
Ilustración 2 Área de influencia del TPMS .....	10



## 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 2024. 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.

Al respecto, 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 STI) 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 2024, el terminal atendió un total de 256 naves, esto es, 18,5 % por encima que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en 40 naves adicionales. Asimismo, en cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2024 se presentó un incremento del 20,7 % respecto de lo registrado en el año 2023, pasando de 3,27 a 3,95 millones de toneladas, respectivamente. Cabe mencionar que al analizar el tráfico mensual durante el 2024 se observa que el volumen de carga movilizada presentó una tendencia superior a la observada en el año 2023, situándose en promedio en torno a las 329 mil toneladas por mes, cifra superior al promedio mensual del año 2023 (273 mil toneladas).

Del total de carga movilizada durante el año 2024, el 98,1 % correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 0,32 % y 0,34 %, respectivamente. Cabe señalar que durante el año 2024 se volvió a registrar movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, algo que no ocurría desde 2021, los cuales representaron el 1,20 % del tráfico total de la concesión. Asimismo, se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,36 % de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C y Seven Seas Peru Mineral S.A.C, quienes tuvieron a su cargo el 11,03 % y 8,19 % de la carga movilizada, respectivamente.

Respecto al régimen tarifario, dado que con fecha 02 de junio de 2023, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) recibió las obras de las Etapas 1 y 2 del TPMS, el ajuste anual de Tarifas de los servicios regulados brindados en dicho terminal se realizará únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponible. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +2,44 %.

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2024, se contaban con seis (6) 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 STI y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2024, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 4,13 millones, monto 37,3 % inferior a lo registrado en 2023



(USD 6,59 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 140,23 millones, representando un porcentaje de avance del 51,90 % del compromiso de inversión de STI.

En cuanto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2024, STI efectuó pagos por un total de S/ 8,43 millones, 17,2 % superior en comparación con los S/ 7,19 millones registrados en 2023. Este monto incluyó S/ 2,06 millones por concepto de aportes por regulación, un 17,3 % más que en 2023, y S/ 6,38 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, un 17,2 % más que lo pagado en 2023.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2024 el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a cinco (5), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (8 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Entre tanto, durante el año 2024 no se han registrados reclamos.

Respecto a la situación financiera, al cierre del año 2024, STI facturó USD 56,3 millones por servicios, un incremento de USD 10,4 millones (+22,7%) respecto a 2023, siendo el 70,3% de ingresos por servicios a la carga y 23,8% a la nave. Los costos de servicios prestados fueron USD 29,5 millones (+11,6% respecto a 2023), compuestos principalmente por servicios por terceros, amortización y gastos de personal. Los gastos de administración ascendieron a USD 5,23 millones (+13,6%). La utilidad bruta alcanzó los USD 26,87 millones (+37,6 %) y la utilidad operativa se situó en USD 21,29 millones (+41,7 %). Asimismo, la utilidad neta registró un crecimiento significativo de 160,8 %, alcanzando USD 7,77 millones, impulsada principalmente por el aumento de los ingresos por servicios prestados.

En 2024 los activos totales de STI alcanzaron USD 164,97 millones, con una disminución del 4,6% respecto al año anterior. Esta reducción se explica principalmente por una disminución del 71,7 % en los fondos restringidos dentro del activo corriente. Por su parte, los pasivos totales se redujeron en 6,3 %, ubicándose en USD 128,7 millones, impulsados por una disminución del 7,9% en los pasivos no corrientes. En contraste, el patrimonio neto aumentó en 2,1 %, alcanzando USD 36,31 millones, lo que refleja un fortalecimiento moderado en la estructura de capital.

Finalmente, los resultados financieros de STI para 2024 reflejan un deterioro en los indicadores de liquidez, evidenciando una menor capacidad inmediata para afrontar obligaciones de corto plazo. No obstante, la empresa mostró un fortalecimiento en su estructura de capital, con una menor dependencia del financiamiento externo, lo que se traduce en una mejora en su posición financiera estructural. Asimismo, la rentabilidad se incrementó significativamente, impulsada principalmente por el aumento de los ingresos por servicios prestados (+22,7 %), lo que se reflejó en mejores márgenes netos y en el desempeño de los indicadores de retorno, como el ROE y el ROA. En conjunto, la información financiera de 2024 evidencia una mejora sustancial en la rentabilidad neta de la empresa en comparación con 2023.



## 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. (90,0 %) y la empresa Santa Sofía Puertos S.A. (10,0 %).
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 dársena<sup>1</sup> 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 practica y remolcaje, avituallamiento de naves y transporte de personas para las naves que arriben al terminal, debiendo STI, 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-X<sup>2</sup>. 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 Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, 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 STI efectuar el pago por concepto de aporte al FONCEPRI<sup>3</sup> 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 regulación<sup>4</sup>, ello de conformidad con la Cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

### **1.3. 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

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

<sup>2</sup> RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

<sup>3</sup> Siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

<sup>4</sup> De acuerdo al artículo 14 de la Ley N° 26917.



y San Martín, atendiendo el movimiento del comercio exterior que incluye a dichas regiones<sup>5</sup>.



Fuente: Página web del Concesionario (último acceso: 19 de abril de 2024).  
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*<sup>6</sup>, el Concesionario inició 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 STI, podemos encontrar lo siguiente<sup>7</sup>:
- 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 m<sup>2</sup>.
  - Patio de contenedores (zona N° 5 de 6 000 m<sup>2</sup> y zona N° 6 de 19 782 m<sup>2</sup>).
  - Un portacontenedores de 40 toneladas.
  - Dos (2) cargadores frontales y dos (2) tractores.
  - Área administrativa (1 126 m<sup>2</sup>) y operativa (3 158 m<sup>2</sup>).

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

<sup>6</sup> 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.

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



### **I.5. Hechos de importancia**

12. Durante el año 2024, se tuvo un monto de inversión ejecutada estimada en \$4.13<sup>8</sup> millones correspondiente a la ejecución de seis (6) Inversiones Discrecionales, las cuales son: ID N° 1: Construcción de Servicios Higiénicos para Personal de las Operaciones Portuarias, ID N° 2: Elevación de Tensores en los Almacenes de Soya y Fertilizantes Etapa 2 y Adelanto de la Etapa 4, ID N° 3: Reforzamiento Estructural para el Ensanche de las Puertas Principales de Acceso al Almacén de Azúcar Etapa 1, ID N° 4: Implementación de Estaciones para Actividades de Manteo, ID N° 5: Implementación de Tomas Reefer para Contenedores Refrigerados y la ID N° 07: Construcción de Laboratorio de Muestras para Concentrado de Minerales, todas estas inversiones se encuentran culminadas y operativas desde el 12.Jul.2024.
13. Asimismo, desde el 9 de setiembre de 2024, se encuentra en ejecución la ID N° 13: “Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos - Parque de Antracita para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry” con una inversión estimada de US\$ 12.91 millones, que al 31 de diciembre de 2024 presentaba un avance estimado acumulado del 5.19 %. Dicha Obra tiene un plazo de ejecución de trecientos (300) días calendario con fecha de culminación programada para el 6 de julio de 2025.

## **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)<sup>9</sup>.
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:

<sup>8</sup> Total de Inversión en 2024 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2024), publicados en <https://www.ositrان.gob.pe/antior/nosotros/ositrان-en-cifras/>.

<sup>9</sup> Ello de conformidad con lo señalado en la Clausula 2.7 del Contrato de Concesión.



### 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 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

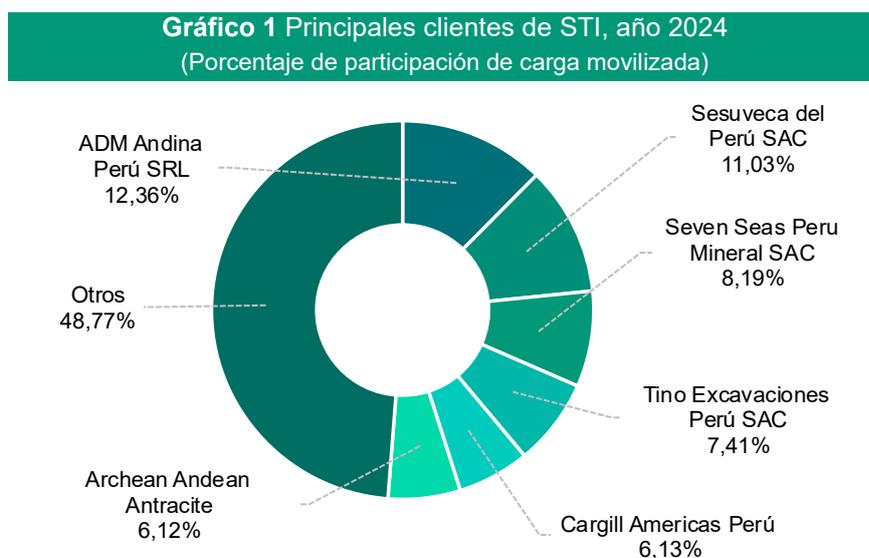
24. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá 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 2024, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán<sup>10</sup>.

#### III.1. Principales clientes

27. Durante el año 2024 se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,36 % de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C y Seven Seas Peru Mineral S.A.C, quienes tuvieron a su cargo el 11,03 % y 8,19 % 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.

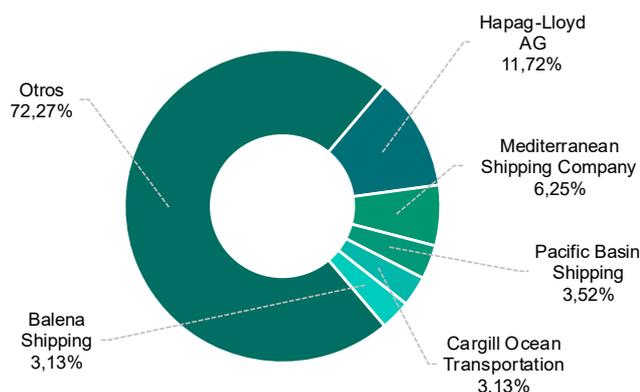
28. Por otro lado, respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.

<sup>10</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



29. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2024 se observa que alrededor del 27,7 % del tráfico total de naves se concentró en cinco empresas, de las cuales resaltan Hapag-Lloyd AG (11,72 %), Mediterranean Shipping Company (6,25 %), Pacific Basin Shipping (3,52 %), Cargill Ocean Transportation (3,13 %) y Balena Shipping (3,13 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 72,27 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 3 % del tráfico total.

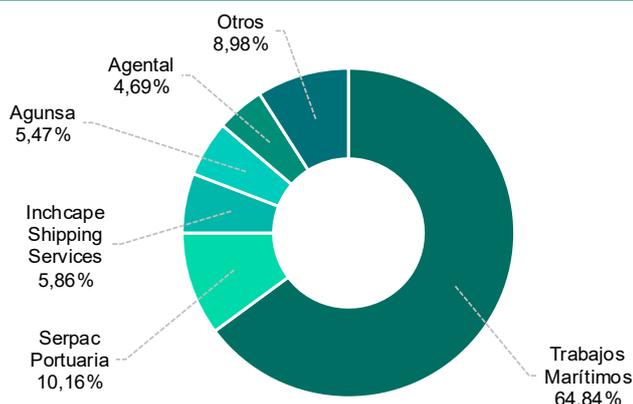
**Gráfico 2** Líneas navieras, año 2024  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

30. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2024 se observa que alrededor del 75 % del tráfico de naves se encontró distribuido entre dos (2) empresas, siendo Trabajos Marítimos la que presentó la mayor participación, registrando el 64,84 % del total de naves que recalaron en el terminal, seguido de Serpac Portuaria con el 10,16 %, tal como se detalla en el siguiente gráfico:

**Gráfico 3** Agencias marítimas, año 2024  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

### III.2. Tráfico de naves y de carga

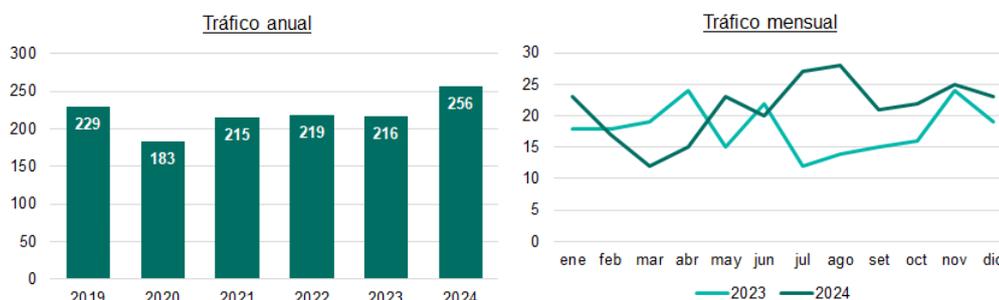
#### a) Naves atendidas

31. Durante el año 2024, STI atendió un total de 256 naves, esto es, 18,5 % por encima que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en 40 naves adicionales, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Asimismo, al analizar la evolución del tráfico mensual de



naves, se observa que, a lo largo del 2024, el tráfico de naves presentó un tráfico superior a lo observado en el año 2023 (con excepción de los meses de febrero, marzo, abril y junio), con un promedio de 21 naves por mes, cifra mayor al promedio mensual de naves registrado en 2023 (18 naves promedio mensual).

**Gráfico 4** Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2024  
(En número de naves atendidas)

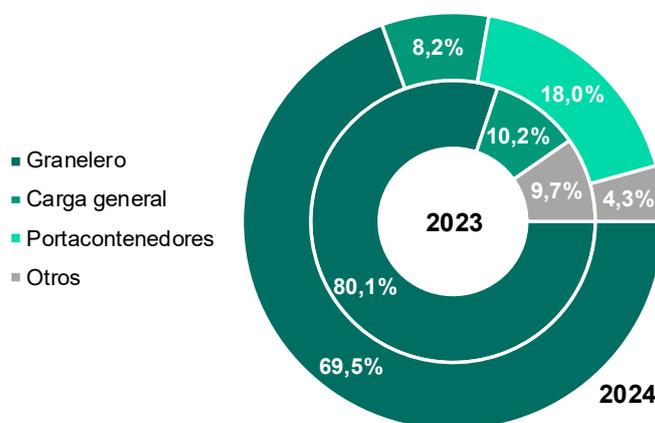


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2024, las naves que transportan carga sólida a granel representaron el 69,5 % del total de naves atendidas, seguido por las naves portacontenedores con el 18,0 %, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 8,2 % de las naves atendidas durante el 2024 corresponden a carga general, y el 4,3 % restante a buques tanqueros, cruceros y barcazas.

**Gráfico 5** Composición de naves según carga movilizada, años 2023 y 2024  
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



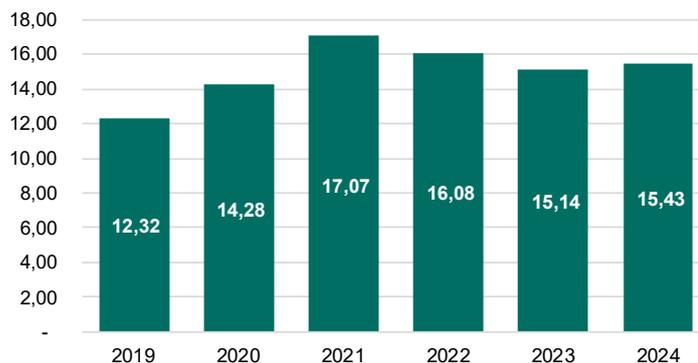
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Cabe señalar que el aumento observado en el número de naves atendidas en el año 2024 va de la mano con el incremento del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a un crecimiento en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2024, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 15,43 mil toneladas, cifra superior en 1,9 % a lo observado en el año 2023 (15,14 mil toneladas), tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Nótese que, desde el año 2019 la tendencia del volumen de carga por nave ha sido volátil, pasando de 12,32 mil toneladas en 2019 a 15,43 mil toneladas en 2024, lo cual se traduce en una variación anual promedio de +4,6 %.



**Gráfico 6** Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019-2024  
(En miles de toneladas métricas)

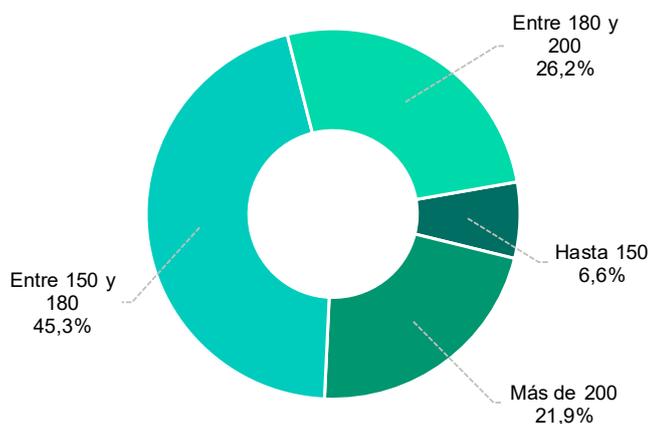


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2024, estas comprenderían la eslora y el arqueado bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2024, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 150 a 180 metros presentaron la mayor participación con el 45,3 % del tráfico total, seguida por las naves en el rango entre 180 a 200 metros con el 26,2 %. Por otra parte, las naves de menor eslora, tales como las pertenecientes al rango de hasta 150 metros, representaron tan solo el 6,6 % del tráfico total.

**Gráfico 7** Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2024  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

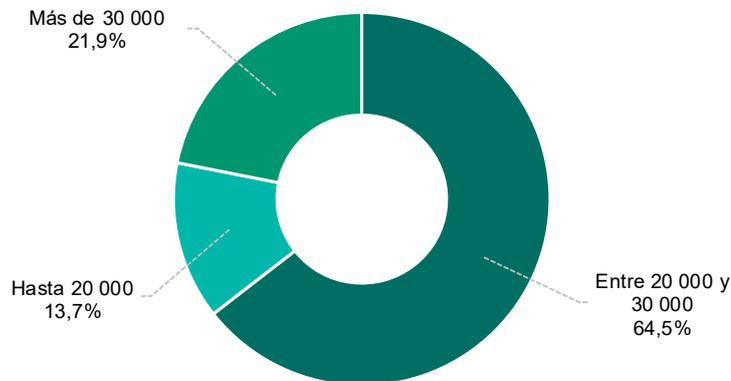
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Por otro lado, con relación al arqueado bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueado bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2024, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueado bruto entre 20 000



y 30 000 toneladas, con un 64,5 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto de hasta 20 000 toneladas, con un 13,7 % del tráfico total de naves.

**Gráfico 8** Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2024  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto al arribo de las naves en el TPMS durante el año 2024, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 1 con 163 naves, destacando de este total el amarradero A con 98 naves. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 2 con 93 naves, las cuales se distribuyeron entre los amarraderos A y B con 64 y 29 naves, respectivamente.

**Cuadro 1** Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2024

Amarradero	Muelle		Total
	1	2	
A	98	64	162
B	65	29	94
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>93</b>	<b>256</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

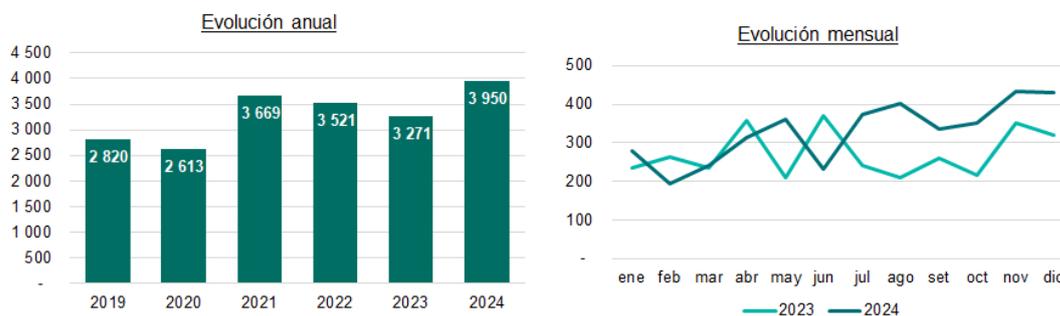
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### b) Volumen de carga movilizada

37. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2024 se presentó un aumento del 20,7 % respecto de lo registrado en el año 2023, pasando de 3,27 a 3,95 millones de toneladas, respectivamente, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2024 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el TPMS presentó una tendencia superior a la observada en el año 2023 (con excepción de los meses de febrero, abril y junio), situándose en torno a las 329 mil toneladas promedio por mes, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2023 (272 mil toneladas).



**Gráfico 9** Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2024  
(En miles de toneladas métricas)

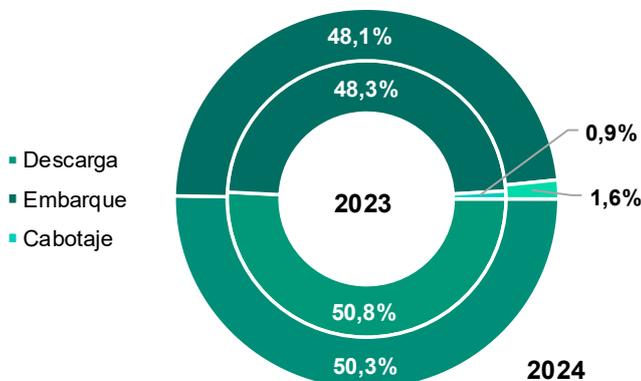


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2024, el 50,3 % correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 48,1 % correspondió a operaciones de embarque, lo cual se traduce en un porcentaje casi distribuido a la mitad entre el tráfico de carga que ingresa al país a través de dicho terminal y el volumen de carga destinada a la exportación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga movilizada mediante las operaciones de cabotaje representó el 1,6 % del tráfico de carga total del 2024.

**Gráfico 10** Composición del tráfico de carga por operación, años 2023 y 2024  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



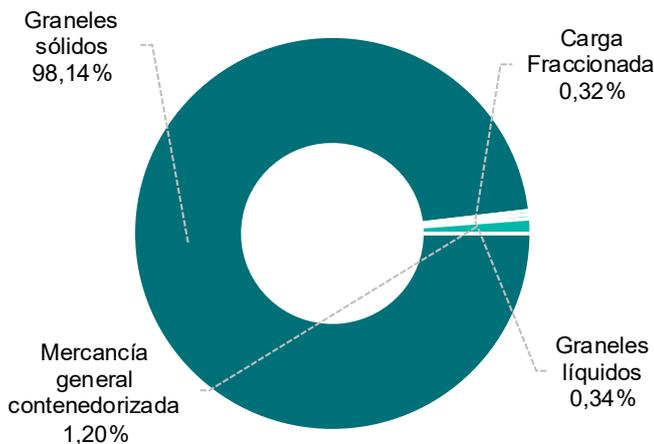
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Asimismo, como se presenta en el siguiente gráfico, respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2024 se tiene que, del total de carga movilizada, el 98,14 % correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 0,32 % y 0,34 %, respectivamente. Por otra parte, cabe resaltar que en 2024 se volvió a registrar movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, algo que no ocurría desde 2021, los cuales representaron el 1,20 % del tráfico total de la concesión.



**Gráfico 11** Composición del tráfico de carga por tipo, año 2024  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

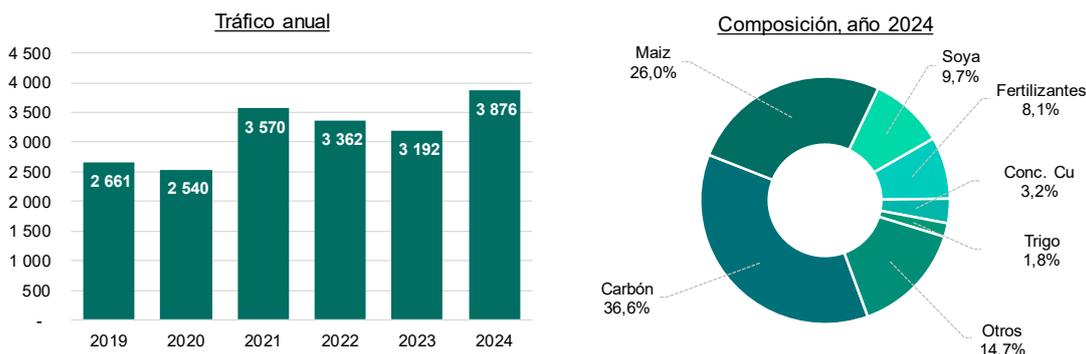


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **Carga sólida a granel**

40. El volumen de carga sólida a granel movilizada durante el año 2024 por el TPMS ascendió a 3,88 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 21,4 % respecto de lo registrado en el 2023 (3,19 millones de toneladas). Al respecto, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 50,9 %, en tanto que las operaciones de embarque representaron el 47,5 % de la carga movilizada. Cabe indicar que las operaciones de cabotaje en este tipo de carga representaron únicamente el 1,6 % del volumen total movilizado. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de granel sólido que se han movilizado durante el 2024, destacan el carbón (36,6 %), el maíz (26,0 %) y la soya (9,7 %), mientras que el 27,8 % de la carga restante se encontró compuesta por insumo del cemento, fertilizantes, concentrado de cobre, entre otros.

**Gráfico 12** Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2024  
(En toneladas métricas)



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

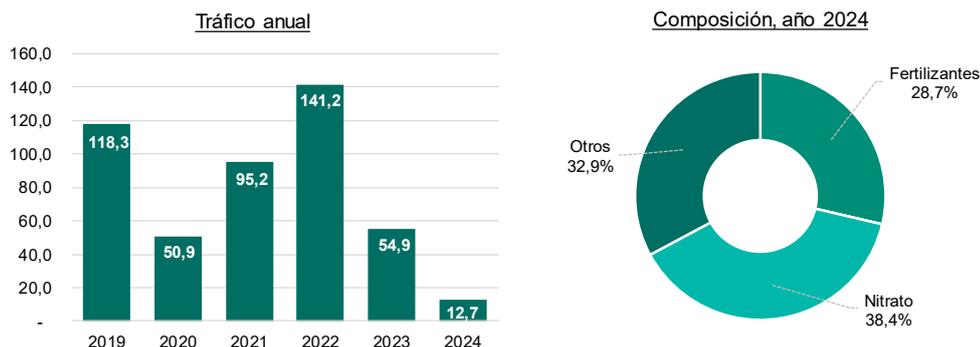
41. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2024 se encuentran ADM Andina Perú (12,6 %) movilizando maíz, soya y trigo, Sesuveca del Perú (11,2 %) y Seven Seas Peru Mineral S.A.C. (8,3 %) ambas movilizando carbón.



### **Carga fraccionada**

42. El volumen de carga fraccionada movilizada durante el año 2024 en el TPMS ascendió a 12,7 mil toneladas, lo cual representó una disminución de -76,8 % respecto de lo registrado en el 2023, siguiendo la misma tendencia de descenso por dos años consecutivos. Sobre el particular, dicho total se concentró 100% en las operaciones de descarga. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de carga fraccionada que se han movilizado durante el 2024, destaca el nitrato (38,4 %) y fertilizantes (28,7 %), mientras que un 32,9 % de la carga se encontró compuesta por carga fraccionada diversa.

**Gráfico 13** Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2024  
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

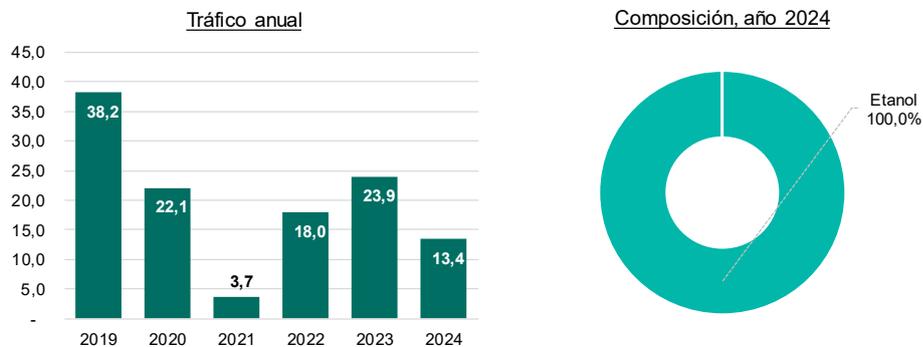
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2024 se encuentran Orica Mining Services Perú (38,4 %) movilizándolo nitrato, Inkaferro Perú (17,9 %) movilizándolo carga fraccionada diversa, Inka Agri Resources (15,9 %) y Equilibra Perú (15,9 %) movilizándolo fertilizantes.

### **Carga líquida a granel**

44. El volumen de carga líquida a granel movilizada durante el año 2024 en el terminal ascendió a 13,4 mil toneladas, lo cual representó una caída de -44,0 % respecto de lo registrado en el 2023 (23,9 mil toneladas). Cabe indicar que dicho total se concentró únicamente en las operaciones de embarque, no registrándose para dicho año ninguna operación de descarga o cabotaje.

**Gráfico 14** Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2024  
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. En cuanto a los productos de granel líquido que se movilizaron durante el año 2024 debemos indicar que el 100% correspondió al etanol, siendo las empresas Casa Grande



S.A.A. (64,2 %), Cartavio S.A.A. (28,4 %), San Jacinto S.A.A. (5,9 %) y Agrolmos (1,5 %) los clientes del TPMS que movilizaron la totalidad de dicho tipo de carga.

#### IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

##### IV.1. Tarifas

46. 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.
47. 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 STI, 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.
48. Así, cada año, STI 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.
49. Por tanto, en la medida que, con fecha 02 de junio de 2023, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) recibió las obras de las Etapas 1 y 2 del TPMS<sup>11</sup>, el ajuste anual de Tarifas de los servicios regulados brindados en dicho terminal se realizará únicamente en función a la inflación ( $RPI$ ) de los últimos doce meses disponible. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +2,44 % [ $RPI - X = 2,44 \% - 0 \%$ ]<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Mediante "Acta de Recepción de Obras Sin Observaciones" del 01 de junio de 2023, la APN aprobó la Obra correspondiente a la Etapa 1 del TPMS. Asimismo, mediante "Acta de Recepción de Obras Sin Observaciones" del 02 de junio de 2023, la APN aprobó la Obra de la Etapa 2 del TPMS.

<sup>12</sup> Donde  $RPI$  (o tasa de inflación norteamericana) al mes de setiembre de 2024 ascendió a 315,301 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Setiembre 2023	Setiembre 2024	Var%
CPI	307,789	315,301	+2,44 %



**Cuadro 2 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2024-2025**  
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas 2023/24 (Versión 023)	Tarifas 2024/25 (Versión 026)
<b>Servicios Estándar a la Nave</b>			
Alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,522	1,559
Servicio de acceso a las naves	UAB	2,131	2,182
<b>Servicios Estándar a la Carga</b>			
<i>Embarque o Descarga internacional</i>			
Carga fraccionada	Tonelada	16,458	16,859
Carga de cereal a granel	Tonelada	11,093	11,363
Carga de mineral a granel	Tonelada	16,458	16,859
Otras cargas secas a granel	Tonelada	11,093	11,363
Carga de granel líquido	Tonelada	2,192	2,245
Carga rodante	Tonelada	23,038	23,600
Contenedor de 20' lleno	Contenedor	131,666	134,878
Contenedor de 20' vacío	Contenedor	131,666	134,878
Contenedor de 40' lleno	Contenedor	164,595	168,611
Contenedor de 40' vacío	Contenedor	164,595	168,611
<b>Servicios Estándar al Pasajero</b>			
Pasajeros	Pasajero	7,310	7,488
<b>Servicios Especiales con Tarifa</b>			
Servicio de Refrigerado para Contenedores	Contenedor/día	65,832	67,438

**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 a partir de noviembre de 2024 se encuentra en el Tarifario (versión 026) disponible en:  
<<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2024/tarifas/10/Tarifario%20STI%20v.026%20TPMS%20-%2001.11.24.pdf>> (último acceso: 27 de abril de 2025).
- La información sobre tarifas vigentes a partir de octubre de 2023 se encuentra en el Tarifario (versión 023) disponible en:  
<<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2024/tarifas/03/Tarifario%20STI%20v.023%20TPMS%20-%2001.11.23.pdf>> (último acceso: 27 de abril de 2025).

Fuente: *Página web del Concesionario.*

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

## IV.2. Precios

50. 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

51. El 17 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de STI, 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.
52. Así, al finalizar el año 2024, se contaban con seis (6) 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 STI y los usuarios intermedios. De este total, se presentan dos (2) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y cuatro (4) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

<b>Cuadro 3 Contratos de acceso vigentes, año 2024</b> (Montos expresados en USD, sin IGV)			
<b>USUARIO INTERMEDIO</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>MONTO</b>
<b>REMOLCAJE</b>			
Petrolera Transoceánica S.A.	1/04/2024	31/03/2025	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	1/04/2024	31/03/2025	112,55
<b>PRACTICAJE</b>			
Ejecutivos Marítimos S.A.C.	3/10/2023	2/10/2025	0
Ian Taylor Perú S.A.C.	9/11/2024	10/11/2025	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	9/10/2024	31/10/2025	0
PSA Marine Perú S.A.	1/04/2024	31/03/2025	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

53. 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 2024, el compromiso de inversión de STI se encontró valorizado en USD 270,19 millones (incluyendo IGV)<sup>13</sup>.
54. 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.

<sup>13</sup> 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

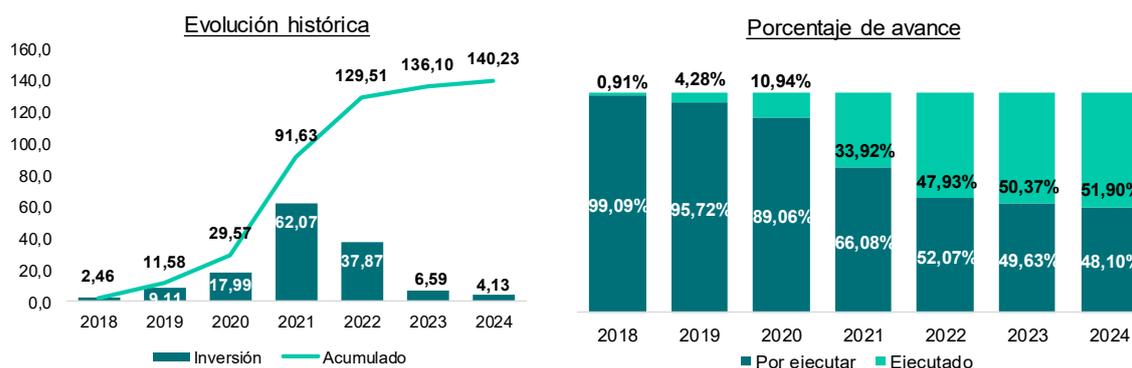
- Reparación de Muelle 1.
  - Ensanche y extensión de Sitio 1A.
  - Construcción de tres almacenes techados, para soya, fertilizantes y concentrado de minerales.
  - Habilitación de 15 000 m<sup>2</sup> de losas con áreas reservadas para la operación de cada tipo de carga.
  - Construcción de un antepuerto.
  - 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.
55. Cabe señalar que, de acuerdo con lo señalado en el Plan de Negocios 2025, presentado por STI ante el Ositrán, al cierre del 2024 se ha logrado ejecutar la totalidad de la inversión de las etapas 1 y 2 y los adelantos de las etapas 3 y 4, con un monto total de USD 144,9 millones como parte de inversiones obligatorias y USD 28.7 millones adicionales como inversiones discrecionales y de mejora.
56. 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.
57. 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.
58. 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.
59. 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.
60. 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%<sup>14</sup>. Esta obra cuenta con un plazo máximo de ejecución de 48 meses desde que se certifique el alcance de uno de los gatillos.

61. Durante el año 2024, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 4,13 millones, monto 37,3 % inferior a lo registrado en 2023 (USD 6,59 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 140,23 millones, representando un porcentaje de avance del 51,90 % del compromiso de inversión de STI.

**Gráfico 15** Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2024  
(En millones de USD)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Finalmente, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2024 se recibieron las siguientes Inversiones Discrecionales, las cuales se detallan a continuación:

- Inversión Discrecional N° 01: Construcción de Servicios Higiénicos para Personal de las Operaciones Portuarias del Proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 09 de julio del 2024.
- Inversión Discrecional N° 02: Elevación de Tensores en los Almacenes de Soya y Fertilizantes de la Etapa 2 del Proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 12 de julio del 2024.
- Inversión Discrecional N° 03: Reforzamiento Estructural para el Ensanche de las Puertas Principales de Acceso al Almacén de Azúcar Etapa 1 del Proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 09 de julio del 2024.
- Inversión Discrecional N° 04: Implementación de Estaciones para Actividades de Manteo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 11 de julio del 2024.
- Inversión Discrecional N° 05: Implementación de Tomas Reefers para Contenedores Refrigerados para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 10 de julio del 2024.
- Inversión Discrecional N° 07: Construcción de Laboratorio de Muestras para Concentrado de Minerales para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, recepcionado por la APN el 11 de julio del 2024.

Asimismo, se continua con la ejecución la siguiente Inversión:

<sup>14</sup> 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 metodología de medición de la tasa de ocupación será determinada por la APN considerando el tiempo ocupado versus el tiempo de disponibilidad.



- Inversión Discrecional N° 13: “Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos - Parque de Antracita para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, con un plazo de ejecución de 300 días calendarios y una inversión ascendente a US\$ 10'941,030.54 sin incluir el IGV.

## V.2. Pagos al Estado

63. 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%).
64. 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 Ositrán.
65. Así, durante el año 2024, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 8,43 millones, lo que representa un incremento del 17,2 % en comparación con los S/ 7,19 millones registrados el año 2023. Este monto se desglosa en S/ 2,06 millones por concepto de aportes por regulación, un 17,3 % más que en 2023, y S/ 6,38 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, un 17,2 % más que lo pagado en 2023, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Concepto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Pago de retribución</b>	<b>108,9</b>	<b>2 341,2</b>	<b>2 492,1</b>	<b>4 573,1</b>	<b>5 619,8</b>	<b>5 439,4</b>	<b>6 375,6</b>
Autoridad Portuaria Nacional - APN	106,7	2 295,3	2 443,3	4 483,5	5 509,6	5 332,8	6 250,6
Aporte a FONCEPRI	2,1	45,9	48,9	89,7	110,2	106,7	125,0
<b>Aporte por regulación</b>	<b>35,6</b>	<b>765,1</b>	<b>813,1</b>	<b>1 586,9</b>	<b>1 761,4</b>	<b>1 754,6</b>	<b>2 058,8</b>
<b>Total</b>	<b>144,4</b>	<b>3 106,2</b>	<b>3 305,2</b>	<b>6 160,0</b>	<b>7 381,2</b>	<b>7 194,0</b>	<b>8 434,4</b>

*Nota:* STI 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. Niveles de servicio y productividad

66. El Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el correspondiente expediente técnico deberán permitir, como mínimo, alcanzar los niveles de servicio y productividad (NSP) dispuestos para cada etapa, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión. Asimismo, se menciona que la metodología para la medición de los NSP será establecida por la APN.

#### a) Niveles de indicadores de servicio para nave

- **Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave**

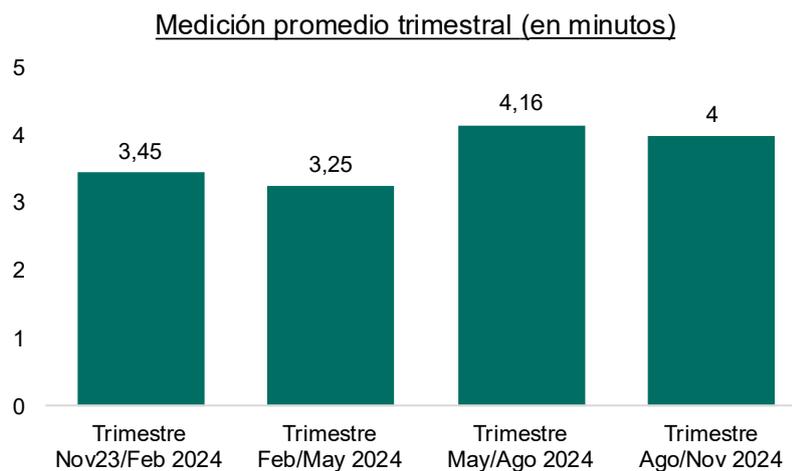
67. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el inicio de las operaciones comerciales de la nave, computados desde el momento en que la nave



ya amarrada cuenta con todas las autorizaciones necesarias. Asimismo, el referido Anexo señala que la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a cuarenta y cinco (45) minutos.

68. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>15</sup>, durante el año 2024 no se registraron operaciones que incumplan el nivel de servicio indicado. Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave fluctuó en un rango de 3,25 a 4,16 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre mayo-agosto 2024.

**Gráfico 16 NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2024**



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

▪ **Tiempo para el desatraque de la nave**

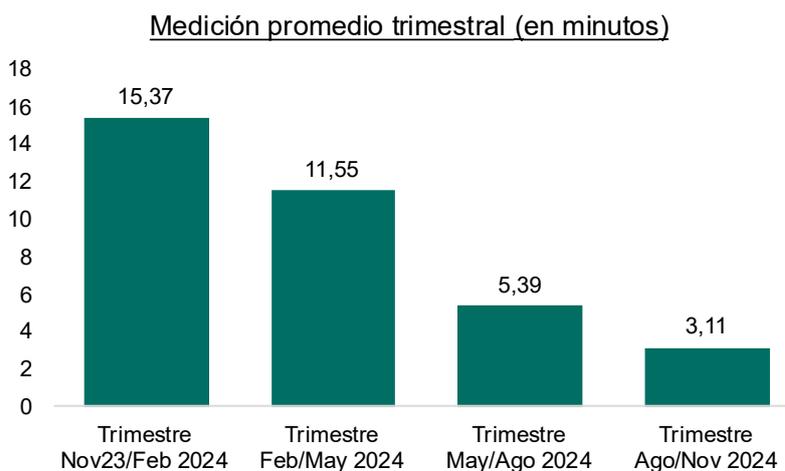
69. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el inicio de las operaciones de desatraque de la nave, computados desde la finalización de las operaciones comerciales de la nave, incluidas las autorizaciones necesarias y recursos disponibles del terminal para el desatraque respectivo. Asimismo, el referido Anexo señala que la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a cuarenta y cinco (45) minutos.
70. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>16</sup>, durante el año 2024 no se registraron operaciones que incumplan el nivel de servicio indicado. Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo para el desatraque de la nave fluctuó en un rango de 3,11 a 15,37 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre noviembre 2023-febrero 2024.

<sup>15</sup> Mediante el Memorando N° 00200-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de febrero de 2025.

<sup>16</sup> Ídem.



**Gráfico 17 NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2024**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**b) Niveles de indicadores de servicio para la atención de los usuarios**

▪ **Tiempo de recepción de la carga**

71. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, medido para cada operación individual, el tiempo de recepción de la carga no deberá exceder de cuarenta (40) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Al respecto, el referido Anexo señala que, para estos efectos, el tiempo de recepción de la carga significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora que ingresa el vehículo de transporte con la carga, y la fecha y hora en la que se retira el vehículo vacío del terminal.
72. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>17</sup>, durante el año 2024 se registraron 38 160 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose que el mayor número se dieron en el trimestre mayo-agosto 2024 (11 041 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 45,12 a 49,20 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre noviembre 2023-febrero 2024.

<sup>17</sup> Ídem.



**Gráfico 18 NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2024**



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

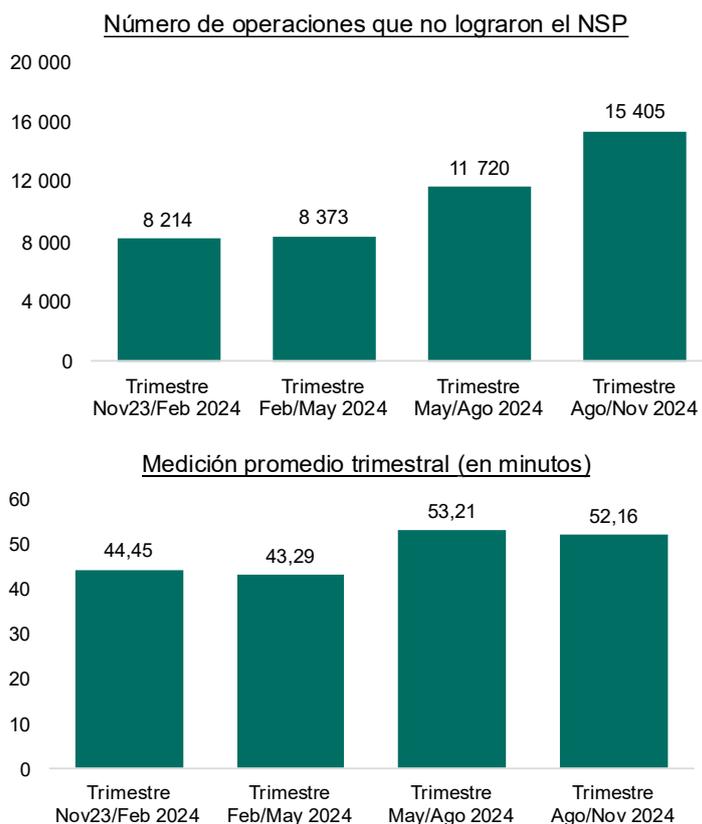
▪ **Tiempo de entrega de la carga**

73. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de entrega de la carga, medido para cada operación individual, no deberá exceder de cuarenta (40) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Al respecto, el referido Anexo señala que, para estos efectos, el tiempo de entrega de la carga significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora en que ingresa el vehículo de transporte vacío, y la fecha y hora en que se retire el vehículo con la carga del terminal.
74. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>18</sup>, durante el año 2024 se registraron 43 712 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el trimestre agosto-noviembre 2024 (15 405 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 43,29 a 53,21 minutos, siendo menor el tiempo promedio en el trimestre febrero-mayo 2024.

<sup>18</sup> Ídem.



**Gráfico 19 NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2024**



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

## VI.2. Accidentes

75. Durante el año 2024, el número de accidentes reportados en el TPMS ascendió a cinco (5), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (8 accidentes). Sobre el particular, dichos accidentes tuvieron como resultado únicamente daños personales (heridos).



**Cuadro 5** Accidentes reportados en el terminal, año 2024  
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	2	B	2	0	0
Febrero	0	-	0	0	0
Marzo	0	-	0	0	0
Abril	1	B	1	0	0
Mayo	0	-	0	0	0
Junio	0	-	0	0	0
Julio	0	-	0	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	0	-	0	0	0
<b>Acumulado</b>	<b>5</b>		<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**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.

76. En efecto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2024 se observó que la totalidad de accidentes ocurridos fueron con personas heridas (tipo B). Cabe señalar que STI no ha reportado ningún accidente con daños materiales (tipo A) o con personas fallecidas (tipo C) durante 2024.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

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

#### a) Estado de Resultados Integrales

77. El Estado de Resultados Integrales de STI muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

**Cuadro 6** Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2024  
(Expresado en miles de USD)

Año	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por servicios prestados	24 006	41 477	45 182	45 910	56 318
Costos de servicios prestados	-14 162	-22 195	-29 008	-26 392	-29 453
<b>Utilidad bruta</b>	<b>9 844</b>	<b>19 282</b>	<b>16 174</b>	<b>19 518</b>	<b>26 865</b>
Gastos de administración	-2 809	-4 411	-4 676	-4 608	-5 234
Otros ingresos operativos	106	2 563	126	194	842
Otros gastos operativos	-35	-38	-48	-81	-1 184
<b>Utilidad operativa</b>	<b>7 106</b>	<b>17 396</b>	<b>11 576</b>	<b>15 023</b>	<b>21 289</b>
Ingresos financieros	71	1	10 591	199	26
Gastos financieros	-231	-2 558	-11 015	-10 683	-10 063
Diferencia en cambio, neta	-325	-18	2	-89	88
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	<b>6 621</b>	<b>14 821</b>	<b>11 154</b>	<b>4 450</b>	<b>11 340</b>
Impuesto a las ganancias	-2 131	-5 082	-2 917	-1 470	-3 569
<b>Utilidad neta</b>	<b>4 490</b>	<b>9 739</b>	<b>8 237</b>	<b>2 980</b>	<b>7 771</b>

**Nota:** STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

**Fuente:** Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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



78. Al respecto, en el caso particular del año 2024, se puede observar que STI facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de USD 56,3 millones, lo que representa un incremento de USD 10,4 millones (+22,7%) respecto del ejercicio 2023. En cuanto a la composición de estos ingresos, el 70,3% provino de servicios a la carga y el 23,8% de servicios a la nave, como se puede observar en el siguiente gráfico. Aunque estas proporciones mantienen la estructura observada en 2023, se evidencian cambios para el año 2024, con una mayor participación de los servicios a la carga y una menor participación de los servicios a la nave en comparación con el año anterior.

**Gráfico 20 Ingresos por prestación de servicios de STI**

Composición de los ingresos por servicios prestados



Evolución de los ingresos anuales por servicios prestados (en millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

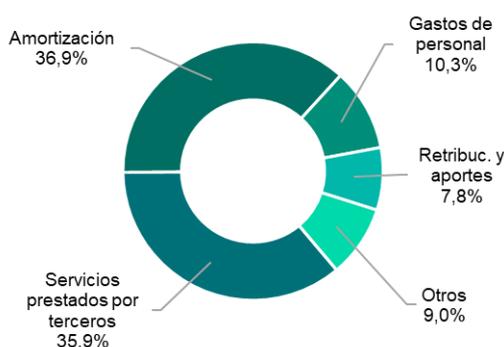
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Por otro lado, como se observa en el gráfico anterior, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados, entre los años 2020 y 2024 se muestra una tendencia creciente sustentada principalmente por el aumento en los ingresos por servicios a la carga. Estos experimentaron un incremento significativo entre 2020 y 2021 (+133%), y se han mantenido desde entonces. En contraste, los ingresos por servicios a la nave han mostrado una tendencia creciente durante el mismo período, aunque sin variaciones significativas, con una tasa de variación anual promedio del +9,7%.

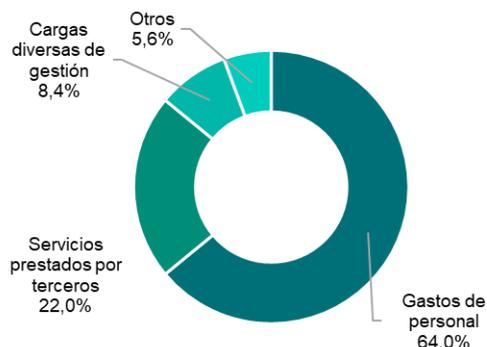
80. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de servicios prestados, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de servicios prestados, como se detalló en el cuadro anterior, en el año 2024 estos ascendieron a USD 29,5 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,1 millones (+11,6%) respecto de lo observado en el 2023. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 52,3% de los ingresos totales del ejercicio 2024.

**Gráfico 21 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2024**

Costos de servicios prestados



Gastos de administración



Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

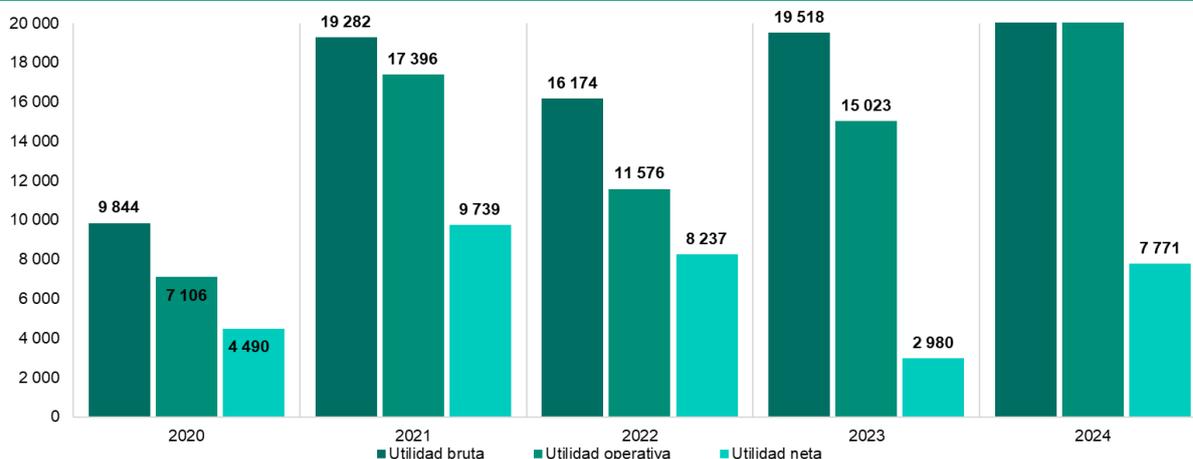
81. Al respecto, como se puede observar en el gráfico anterior, en el año 2024 los costos de servicios prestados se encontraron compuestos principalmente por Servicios prestados por terceros (35,9%), Amortización (36,9%) y Gastos de personal (10,3%), ascendiendo dichas



partidas en conjunto a USD 24,5 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,4 millones (+10,6%) respecto de lo observado en el 2023.

82. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2024 estos ascendieron a USD 5,23 millones, lo cual representa un incremento de USD 625 000 (+13,6%) respecto de lo observado en el 2023. Cabe indicar que dichos gastos representaron el 9,3% de los ingresos totales del ejercicio 2024. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2024 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por Gastos de personal (64,0%), Servicios prestados por terceros (22,0%) y cargas diversas de gestión (8,4%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 4,94 millones, lo cual representa un incremento de USD 655 000 (+15,3%) respecto de lo observado en el 2023.
83. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2020-2024.

**Gráfico 22** Evolución de los resultados de STI, periodo 2020 - 2024  
(En miles de USD)



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

84. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales. Así, la utilidad bruta de STI representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios luego de deducir los respectivos costos. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, entre los años 2020 y 2024 la utilidad bruta de la empresa presenta una tendencia positiva, ascendiendo a USD 26,87 millones en el año 2024, lo cual representó un incremento de USD 7,35 millones (+37,6%) respecto de lo observado en el 2023. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de STI entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +28,5%, siendo ello explicado por el crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+23,8% anual, en promedio).
85. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de STI presenta una tendencia positiva entre los años 2020 y 2024, llegando a alcanzar en el año 2024 un total de USD 21,29 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,27 millones (+41,7%) respecto de lo observado en el 2023. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de STI entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +31,6%. Este crecimiento es notable considerando el incremento en los gastos de administración (+16,8% anual, en promedio) durante el mismo período, lo cual indica que el aumento en



los ingresos operativos y la mejora en la eficiencia han superado el impacto de los mayores gastos administrativos.

86. Finalmente, respecto a la utilidad neta de STI, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien entre los años 2020 y 2024 la utilidad neta de STI ha mostrado un comportamiento fluctuante, dicho comportamiento presenta a su vez una ligera tendencia positiva, llegando a alcanzar en el año 2024 un total de USD 7,78 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,8 millones (+160,8%) respecto de lo observado en el 2023.
87. En esa línea, la utilidad neta de STI registró una tasa de crecimiento promedio anual de 14,7 % entre 2020 y 2024. Este resultado es consistente con el desempeño positivo de sus márgenes operativos, reflejado en el crecimiento sostenido de la utilidad bruta (+28,5 % anual, en promedio) y de la utilidad operativa (+31,6 % anual, en promedio). Cabe resaltar que la empresa no ha registrado pérdidas netas en ninguno de los ejercicios evaluados, lo que evidencia una sólida generación de valor, respaldada principalmente por la tendencia creciente en sus ingresos por servicios prestados.

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

88. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).



**Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024**  
(Expresado en miles de USD)

Año	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo	3 469	1 776	6 635	3 388	3 928
Fondos restringidos	18 128	27 108	19 311	14 103	3 990
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 099	1 528	2 776	2 538	3 251
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	636	1 295	2 006	1 289	1 805
Otros activos financieros, neto	5 726	3 692	780	273	415
Otros activos no financieros	75	215	264	63	65
Inventarios, neto	86	715	323	446	277
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>29 219</b>	<b>36 329</b>	<b>32 095</b>	<b>22 100</b>	<b>13 731</b>
Otros activos financieros, neto	2 297	323	0	0	0
Gastos pagados por anticipado	0	0	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	765	1 745	2 118	2 149	7 995
Activos por derecho de uso, neto	516	40	522	41	502
Activos intangibles, neto	92 699	143 872	152 775	148 608	142 746
Instrumentos financieros derivados	0	3 576	0	0	0
<b>Total Activo no Corriente</b>	<b>96 277</b>	<b>149 556</b>	<b>155 415</b>	<b>150 798</b>	<b>151 243</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>125 496</b>	<b>185 885</b>	<b>187 510</b>	<b>172 898</b>	<b>164 974</b>
Obligaciones financieras	2 897	73	0	460	402
Cuentas por pagar comerciales	633	1 285	1 092	1 151	1 403
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 982	2 207	1 786	1 428	1 134
Otras cuentas por pagar	14 909	4 257	10 281	4 818	6 082
Pasivo por arrendamientos	579	91	537	174	561
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>22 000</b>	<b>7 913</b>	<b>13 696</b>	<b>8 031</b>	<b>9 582</b>
Obligaciones financieras	43 037	96 076	112 484	110 551	110 286
Cuentas por pagar a partes relacionadas	35 000	38 649	37 681	16 287	5 864
Pasivos por arrendamientos	41	0	42	0	40
Instrumentos financieros derivados	141	0	0	0	0
Pasivo por imppto. a las ganancias dif., neto	1 872	7 482	4 126	2 455	2 897
<b>Total Pasivo no Corriente</b>	<b>80 091</b>	<b>142 207</b>	<b>154 333</b>	<b>129 293</b>	<b>119 087</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>102 091</b>	<b>150 120</b>	<b>168 029</b>	<b>137 324</b>	<b>128 669</b>
Capital	12 910	12 910	12 910	31 623	31 623
Reserva legal	616	616	1 590	2 414	2 712
Resultados acumulados	9 979	19 718	4 981	1 537	1 970
Otras reservas de patrimonio	-100	2 521	0	0	0
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>23 405</b>	<b>35 765</b>	<b>19 481</b>	<b>35 574</b>	<b>36 305</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>125 496</b>	<b>185 885</b>	<b>187 510</b>	<b>172 898</b>	<b>164 974</b>

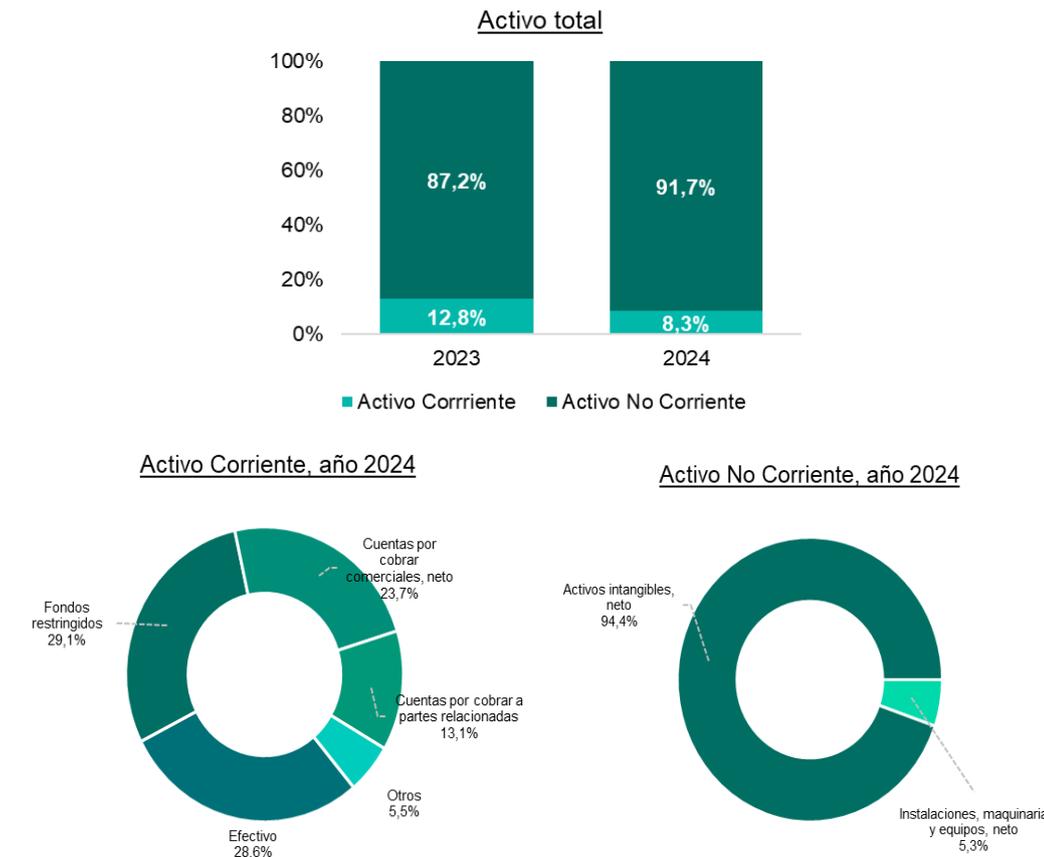
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. Al respecto, en el caso particular del año 2024, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de STI ascendieron a USD 164,97 millones, lo cual representó una reducción de USD 7,92 millones (-4,6%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 91,7% por activos no corrientes, mientras que el 8,3% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2024 estos se componían principalmente de Fondos restringidos, con una participación de 29,1%, seguido de Efectivo, con una participación de 28,6%, y las Cuentas por cobrar comerciales y Cuentas por cobrar a partes relacionadas, con participaciones de 23,7% y 13,1%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 94,4%, en tanto que las Instalaciones, Maquinaria y Equipo presentaron una participación de 5,3%.



**Gráfico 23** Composición de activos de la empresa  
(En términos porcentuales)

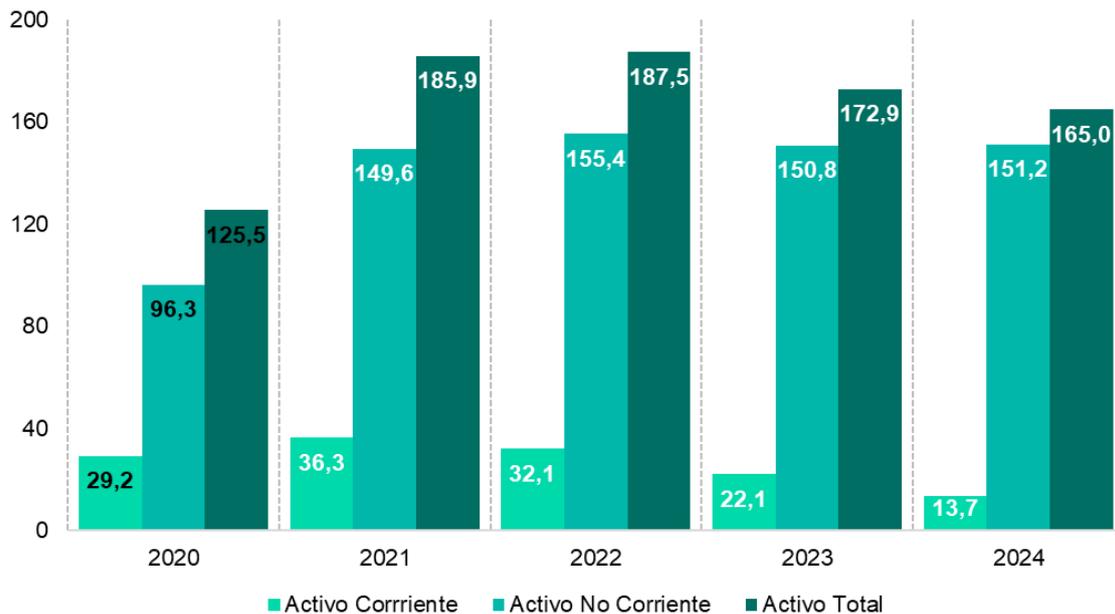


Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2020 se presentó una tendencia creciente, sustentada principalmente por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano. Sin embargo, hacia los años 2023 y 2024 se evidencia una ligera contracción del total de activos, alcanzando al cierre de 2024 un valor de USD 165,0 millones, lo que representa una reducción de 4,6 % respecto al año anterior (-USD 7,9 millones). Esta disminución se explica principalmente por la caída del activo corriente en 37,9 %, asociada a la reducción de fondos restringidos (-71,7 %) e inventarios netos (-37,9 %). En contraste, el activo no corriente mostró un leve incremento, pasando de USD 150,8 millones en 2023 a USD 151,2 millones en 2024, debido principalmente al aumento sustancial en los activos por derecho de uso (+1124,4 %). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +7,1%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+11,9% anual, en promedio).



**Gráfico 24** Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020 - 2024  
(En millones de USD)



**Nota:** STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

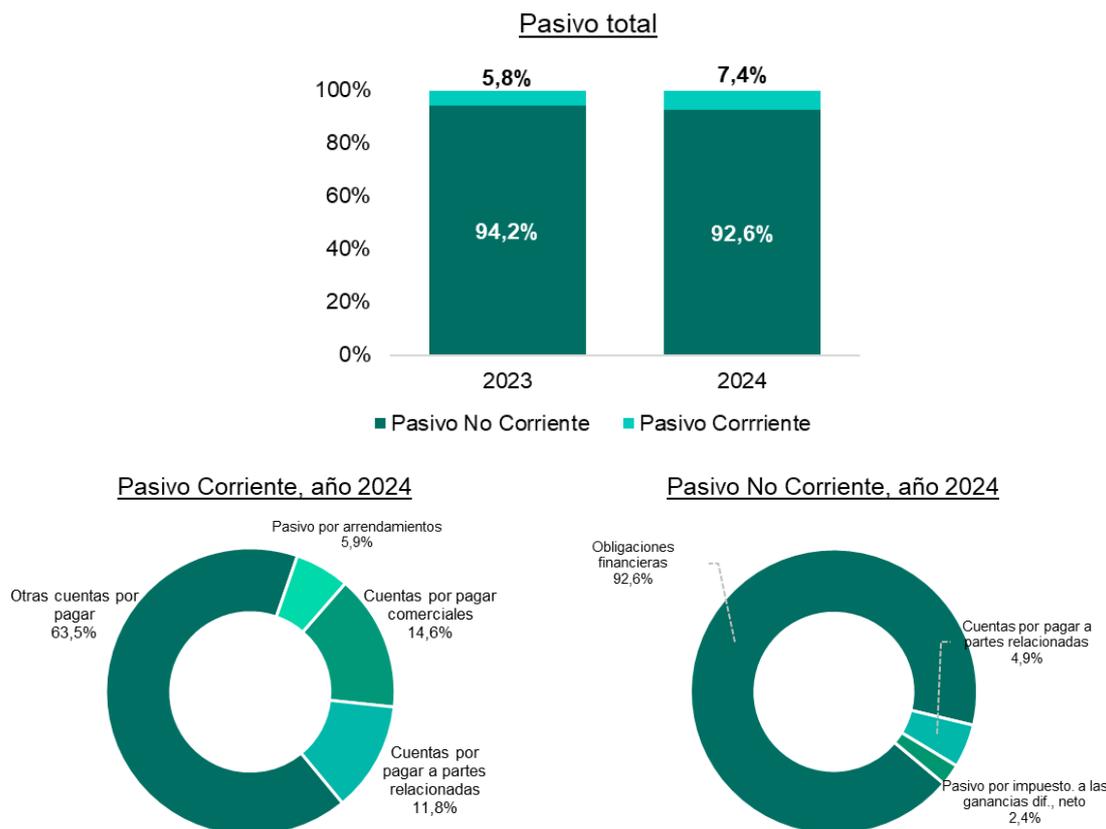
**Fuente:** Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

91. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de STI, al cierre del año 2024 estos ascendieron a USD 128,7 millones, lo cual representó una reducción de USD 8,7 millones (-6,3%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 92,6% por pasivos no corrientes, mientras que el 7,4% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2024 estos se conformaron principalmente de Otras cuentas por pagar, con una participación de 63,5%, seguido de Cuentas por pagar comerciales y Cuentas por pagar a partes relacionadas, con participaciones de 14,6% y 11,8%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 92,6%, y por Cuentas por pagar a partes relacionadas, con una participación de 4,9%.



**Gráfico 25** Composición de pasivos de la empresa  
(En términos porcentuales)

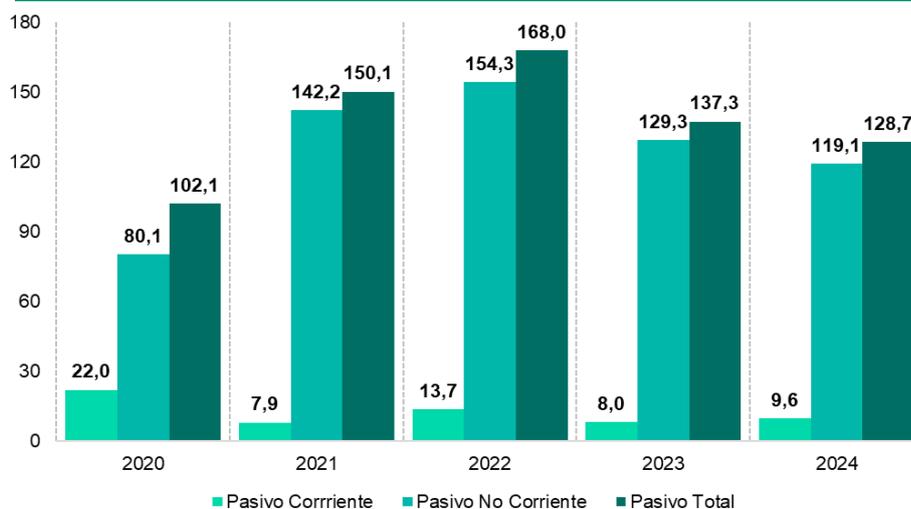


Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presenta una tendencia general creciente, con variaciones interanuales, explicada principalmente por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2021 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo no corriente como consecuencia de una operación de préstamo llevada a cabo con el “Club Deal”, conformado por BBVA Banco Continental, Banco Santander S.A. e Itaú Corpbanca Sucursal New York, como parte del financiamiento del proyecto “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”. De este modo, al cierre del año 2024 la empresa alcanzó un valor total de sus pasivos de USD 128,7 millones, de los cuales USD 119,1 millones corresponden a pasivos no corrientes. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 resultó equivalente a +6,0%, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+10,4% anual, en promedio).



**Gráfico 26** Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020 - 2024  
(En millones de USD)



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

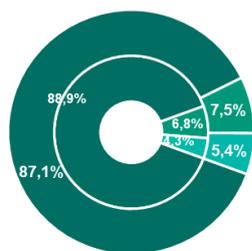
*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

93. Finalmente, con relación al patrimonio neto de STI, al cierre del año 2024 este ascendió a USD 36,31 millones, lo que representa un incremento de USD 731 mil (+2,1 %) respecto al valor registrado en 2023. Esta variación positiva estuvo impulsada principalmente por el aumento en los resultados acumulados y la ampliación de la reserva legal. Al descomponer su estructura, se observa que el 87,1 % del patrimonio correspondía al capital suscrito y pagado por los accionistas (USD 31,62 millones), el 5,4 % a resultados acumulados (USD 1,97 millones), y el 7,5 % restante a la reserva legal (USD 2,71 millones).

**Gráfico 27** Composición del patrimonio neto de la empresa  
(En miles de USD)

Participación del Patrimonio Neto



■ Capital ■ Reserva legal ■ Resultados acumulados

Composición del Patrimonio Neto, año 2024



*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

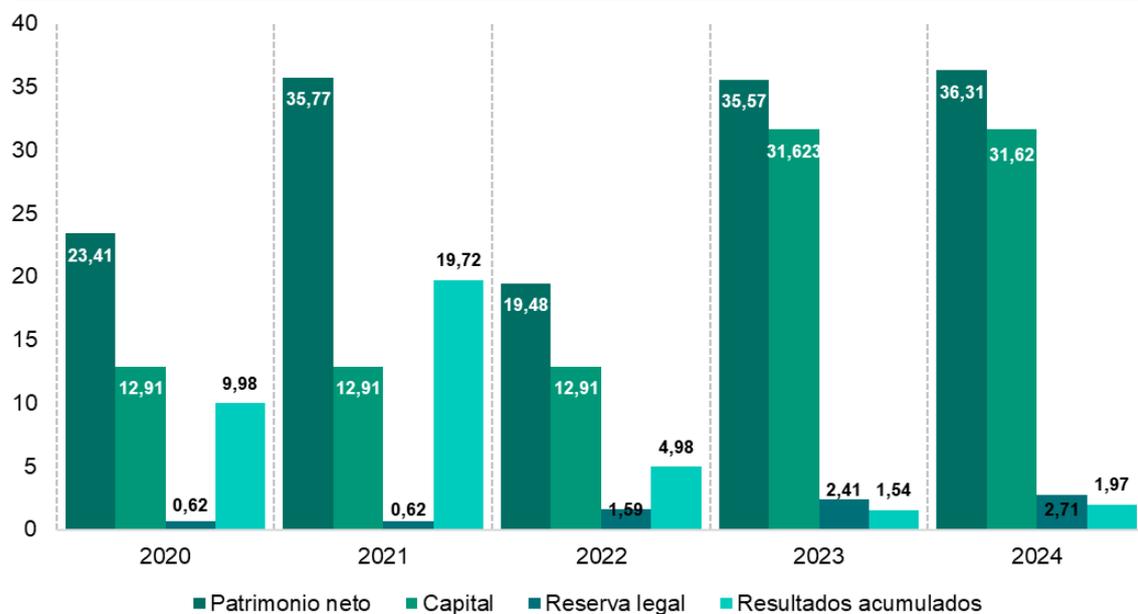
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2020 se presentó una tendencia general creciente respaldada inicialmente por la acumulación de utilidades y, posteriormente, por un significativo aporte de capital. Al respecto, entre los años 2020 y 2022 la empresa no registró aportes de capital, alcanzando un total de USD 12,91 millones en 2022, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre del año 2022. Sin embargo, para el año 2023 se registró un incremento de USD 18,7 millones (+144,9%) como resultado de la aprobación y suscripción de un aumento de capital mediante la emisión de 104 millones acciones comunes a valor nominal de S/1.00 cada una (equivalente a USD 31,6 millones). Este aumento permitió compensar la fuerte reducción en los resultados acumulados ocurrida en el 2022, producto de la distribución de dividendos acordada por la junta general de accionistas por un total de USD 22,0 millones, según consta en las Notas a los Estados Financieros. Esta distribución



implicó una contracción del 74,7% en los resultados acumulados respecto del año anterior y una reducción del patrimonio neto de la empresa en un 45,5% respecto del valor registrado en el 2021. Al cierre de 2024, el patrimonio neto alcanzó su valor más alto del periodo analizado.

**Gráfico 28** Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2020- 2024  
(En millones de USD)



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

## VII.2. Análisis de ratios financieros

95. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2024.

### a) Ratios de liquidez

96. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de STI en el año 2024 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha deteriorado en comparación a lo observado en el ejercicio 2023.



**Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024**

Ratio	Fórmula	2023	2024
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2,752	1,433
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otros activos financieros - Otros activos no financieros) / Pasivo Corriente	2,654	1,354
Liquidez absoluta	Efectivo / Pasivo Corriente	0,422	0,410
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	14 069	4 149

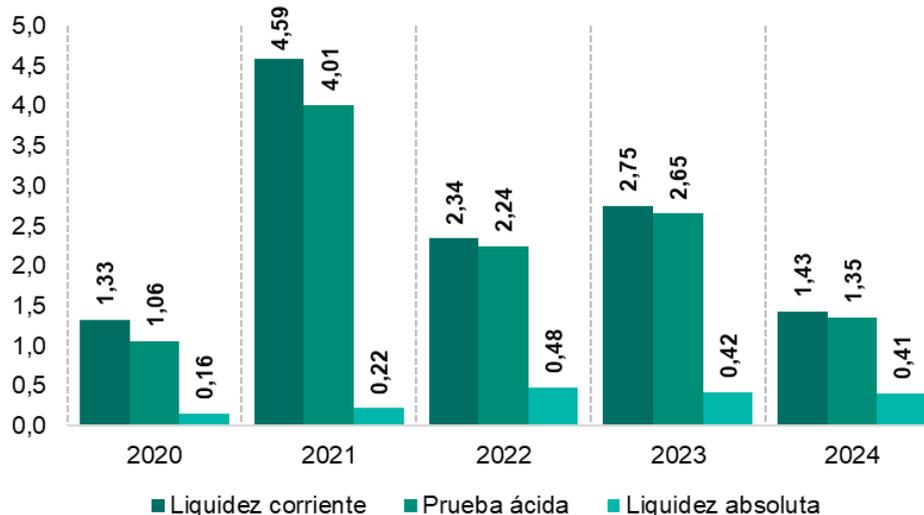
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2024 se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 1,433 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (2,752 en 2023). El valor de este ratio para 2024 responde tanto a la fuerte contracción del activo corriente (-31,9 % respecto a 2023) como al incremento del pasivo corriente (+19,3 %), lo que evidencia un deterioro en la capacidad de la empresa para cubrir sus pasivos inmediatos.
98. Por su parte, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios y Otros activos financieros y no financieros, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría con USD 1,354 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (2,752 en 2023), debido a la reducción de activos líquidos a corto plazo en un contexto de aumento de obligaciones corrientes.
99. Del mismo modo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,410 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,422 en 2023). Si bien el efectivo aumentó 15,9 % en 2024 (de USD 3,39 a 3,93 millones), este crecimiento fue insuficiente frente al incremento del pasivo corriente (+19,3 %), lo cual limitó la mejora de este indicador.
100. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente a partir del año 2021, año en el que estos alcanzaron sus valores máximos (liquidez corriente de 4,59 y prueba ácida de 4,01). Si bien en 2023 se registró una recuperación respecto a la caída puntual de 2022, en 2024 los indicadores volvieron a deteriorarse de forma generalizada. Este comportamiento se explica por la fuerte contracción del activo corriente en contraste con el incremento del pasivo corriente, lo que redujo significativamente la capacidad de la empresa para atender sus obligaciones de corto plazo.



**Gráfico 29** Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2020 - 2024



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

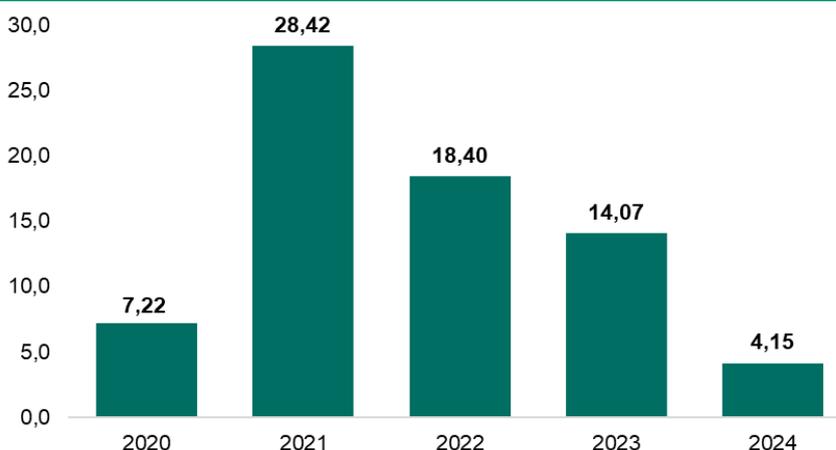
*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

101. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de STI, para el año 2024 se calcula un capital de trabajo de USD 4,15 millones, lo cual representó una disminución de USD 9,92 millones (-70,5%) respecto de lo observado en el año 2023 (USD 14,07 millones).
102. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2020 y 2024, el cual si bien se mantuvo en niveles positivos durante la mayor parte del periodo, evidenció una tendencia decreciente. Como se aprecia en el gráfico, los mayores niveles de capital de trabajo se registraron en 2021 (USD 28,42 millones), en concordancia con un ratio de liquidez corriente máximo de 4,59. Esto refuerza el vínculo directo entre ambos indicadores: cuando el activo corriente supera al pasivo corriente, el capital de trabajo es positivo y los ratios de liquidez se sitúan por encima de 1, lo que refleja una posición financiera sólida para hacer frente a las obligaciones de corto plazo.
103. No obstante, desde 2021 el capital de trabajo ha seguido una trayectoria descendente, alcanzando su nivel más bajo en 2024. Este deterioro responde, principalmente, al ajuste en la estructura financiera de corto plazo de la empresa, caracterizado por un descenso sostenido de los activos corrientes y un repunte reciente en los pasivos corrientes. A diferencia del periodo 2020–2023, donde se observaban aún saldos positivos relativamente holgados, el cierre de 2024 evidencia una posición financiera más ajustada.



**Gráfico 30** Evolución del capital de trabajo, periodo 2020 - 2024  
(En millones de USD)



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

## b) Ratios de endeudamiento financiero

104. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de STI en el año 2024 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

**Cuadro 9** Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024

Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	3,860	3,544
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,794	0,780
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,058	0,074
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,259	0,282
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,259	1,282

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

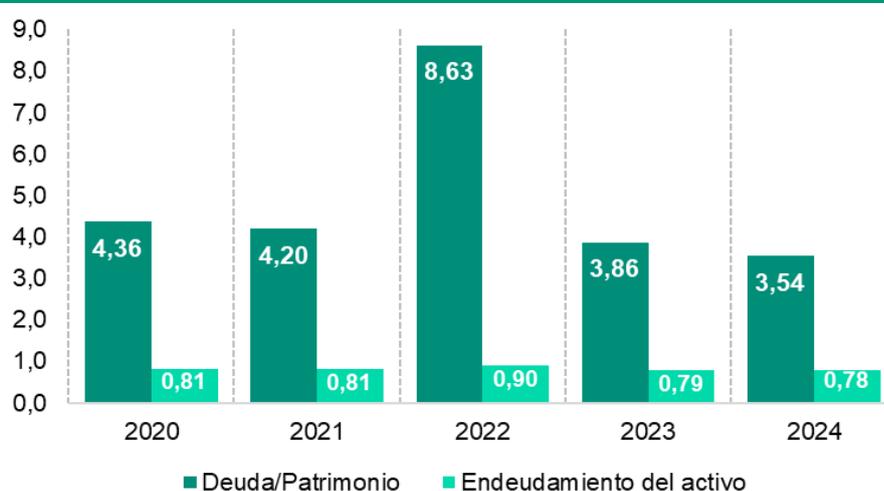
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) aumentó ligeramente su participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2023, además de que, en comparación a dicho año, para el 2024 la empresa presenta una mayor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.
106. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2024 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 3,544 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (3,860 en 2023), lo cual muestra una mejora en la solidez financiera al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, este resultado se explica por el incremento del patrimonio neto al cierre de 2024, que aumentó en 2,1 % respecto a 2023. A su vez, el pasivo total se redujo en 6,3 % en comparación con el año anterior.



107. De forma similar, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2024 alrededor del 78,0% del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (79,4% en 2023). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2024 (-6,3% respecto a lo registrado en 2023), mayor caída a lo observado en el activo total, el cual se redujo en un 4,6% respecto a lo registrado en el año 2023.
108. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de los ratios de endeudamiento, se observa que la empresa incrementó su dependencia del financiamiento externo hasta 2022, cuando el ratio Deuda/Patrimonio alcanzó un máximo de 8,63. A partir de ese año, se registra una tendencia decreciente en los niveles de apalancamiento, situándose en 3,54 en 2024, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Además, el grado de endeudamiento del activo paso del 81% en 2020 al 78% en 2024.

**Gráfico 31** Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2020 - 2024



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

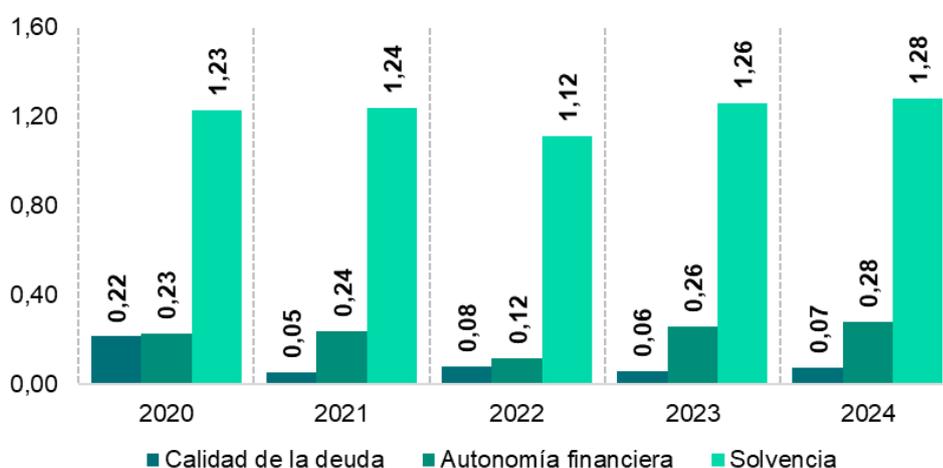
109. Un aspecto importante relacionado con el nivel de deuda asumido por la empresa esta referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2024 se observa que el 7,4% del pasivo total de STI corresponde a pasivos corrientes, una participación superior a la del año anterior (5,8% en 2023), esto sugiere que, si bien la mayor parte de la deuda de la empresa se concentra en el largo plazo, la proporción exigible en el corto plazo ha aumentado, aunque sigue representando una parte relativamente reducida del total de obligaciones.
110. Cabe señalar que, al cierre de 2024, si bien el pasivo total se redujo en 6,3 % respecto al año anterior, el pasivo corriente registró un incremento del 19,3 %. Este comportamiento combinado explica el aumento observado en el ratio de calidad de la deuda, el cual pasó de 5,8 % en 2023 a 7,4 % en 2024. Aunque el pasivo corriente mantiene una participación relativamente baja dentro del total del endeudamiento, su crecimiento en el último ejercicio ha elevado la proporción de deuda exigible en el corto plazo, tal como se comentó previamente.
111. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido al cierre de 2024 la sitúa en un mejor nivel de autonomía financiera en



comparación con años anteriores. Al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2024 se aprecia que por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,28 de patrimonio, lo cual es superior al ratio observado el año anterior (USD 0,26 en 2023). Este resultado se debe a que, al cierre del 2024, el patrimonio neto incrementó en un 2,1% respecto a 2023, mientras que el pasivo total de la empresa disminuyó en un 6,3%.

112. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,28 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 1,26 en 2023), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir la totalidad de sus obligaciones financieras con terceros (pasivos totales), de manera similar su capacidad para pagar sus deudas se ha visto incrementada en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2024, el pasivo total de la empresa disminuyó un 6,3% respecto a lo registrado en el año 2023, mientras que los activos totales mostraron una reducción de 4,6% en el mismo periodo.
113. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde el 2020. Ambos indicadores presentan una tendencia general decreciente hasta 2022, seguida de una recuperación gradual en 2023 y 2024. Esta evolución estuvo influenciada, principalmente, por el incremento sostenido del pasivo total entre 2020 y 2022, asociado a la adquisición de mayores obligaciones financieras de largo plazo. No obstante, la reducción del pasivo total observada en 2023 y 2024 permitió una mejora relativa en la posición financiera de la empresa. Esta evolución se refleja también en la disminución anual del ratio de calidad de la deuda, que ha descendido de 0,22 en 2020 a 0,07 en 2024.

**Gráfico 32** Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2020 - 2024



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

114. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios analizados se sustenta en la evolución de los principales componentes del balance general entre 2020 y 2024. En dicho periodo, el pasivo total de STI registró una tasa de crecimiento promedio anual de 6,0%, mientras que el activo total creció a una tasa ligeramente superior de 7,1%. Este diferencial positivo refleja una menor dependencia del financiamiento externo en la estructura de activos. Por su parte, el patrimonio neto mostró un crecimiento anual promedio de 11,6%, lo que refuerza la mejora observada en los niveles de autonomía financiera.



### c) Ratios de rentabilidad

115. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de STI en el año 2024 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

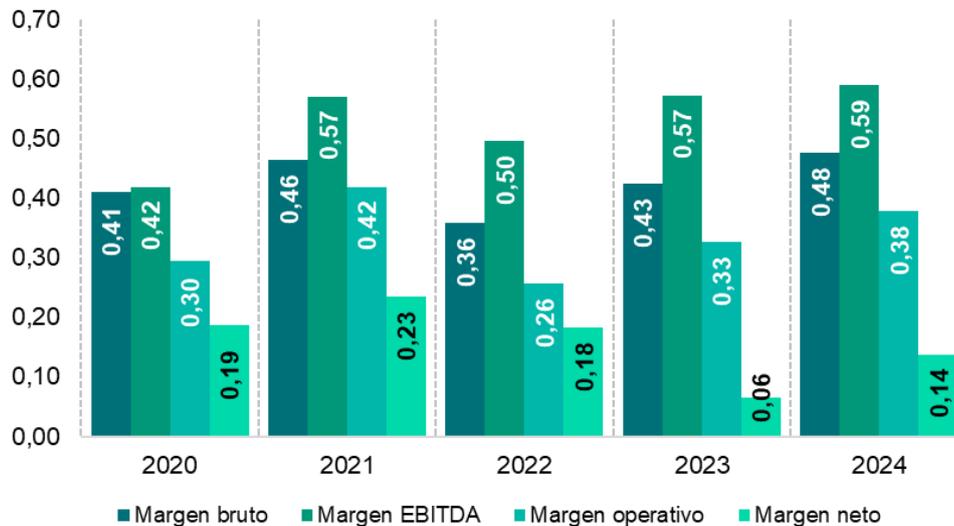
Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024				
Ratio	Fórmula	2023	2024	
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,43	0,48	
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,33	0,38	
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,06	0,14	
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,57	0,59	
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,08	0,21	
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,02	0,05	

Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad de la empresa en 2024 en comparación con el año anterior, tanto a nivel bruto, operativo como neto. Esta mejora está asociada al incremento en las utilidades operativas y netas obtenidas durante el ejercicio. Asimismo, el indicador ROE registró un incremento significativo respecto a 2023, reflejando una mayor rentabilidad del capital aportado por los accionistas. Del mismo modo, el ROA también se elevó en comparación con el año anterior, lo que sugiere una mayor eficiencia en el uso de los activos para la generación de utilidades.
117. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,48 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,43 en 2023). Además, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,38 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,33 en 2023).
118. Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2024, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,59 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,57 en 2023). Por su parte, el margen neto también mostro una mejora importante. En 2024, se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,14 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,06 en 2023), esto explicado por mayores ingresos por servicios prestados.
119. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 el margen neto por dólar de ingreso ha mostrado una tendencia decreciente, pasando de USD 0,19 en dicho año a USD 0,14 en 2024, lo que representa una tasa de variación anual promedio de -7,3%. En contraste, los márgenes bruto y operativo evidencian una tendencia creciente en el mismo periodo, con tasas de variación anual promedio de +3,85% y +6,30%, respectivamente, entre los años 2020 y 2024.



**Gráfico 33** Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2020 - 2024



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

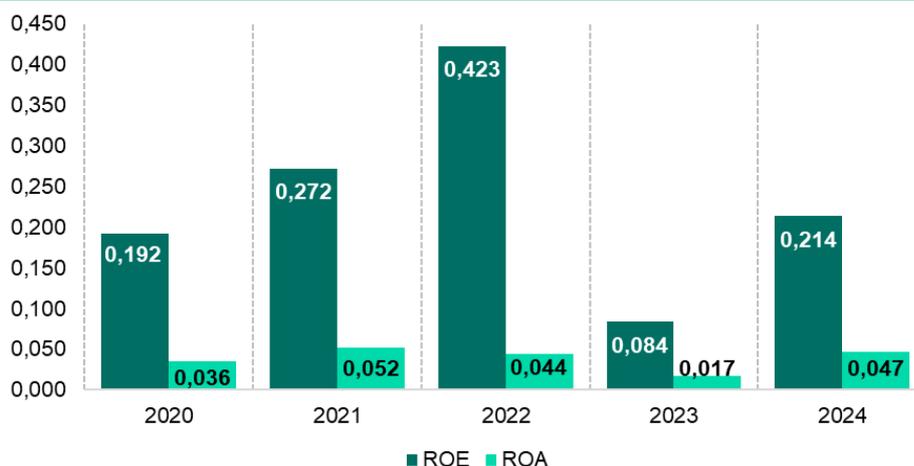
*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

120. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2024, se obtuvo alrededor de USD 0,21 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,08 en 2023), lo cual indica un incremento en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. Esta mejora se explica por el aumento de la utilidad neta (+160,8 %) y una leve expansión del patrimonio neto (+2,1 %). Cabe recordar que en 2023 este indicador se había visto afectado por un incremento abrupto del patrimonio como resultado del aumento de capital, así como por una significativa caída de la utilidad neta.
121. Por otro lado, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2024, los activos totales de STI rindieron alrededor de USD 0,05 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2023 (USD 0,02), lo cual sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
122. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa para el periodo 2020-2024. Es importante destacar, por un lado, la evolución fluctuante del ROE, alcanzando su punto más alto en 2022 (0,42), seguido de una fuerte caída en 2023 y una recuperación parcial en 2024. Por su parte, el ROA tuvo un comportamiento más estable pero moderado, con un repunte claro en el último año. Ambos indicadores reflejan una mejora en la rentabilidad global de la empresa en 2024, en línea con los mejores resultados netos del ejercicio.



**Gráfico 34** Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2020 - 2024



*Nota:* STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

*Fuente:* Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

## VIII. CONCLUSIONES

123. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry para el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2024, el terminal atendió un total de 256 naves, esto es, 18,5 % por encima que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en 40 naves adicionales. Por su parte, el volumen total de carga movilizada en el terminal presentó un aumento del 20,7 % entre 2023 y 2024, al pasar de 3,27 a 3,95 millones de toneladas. El volumen promedio mensual de la carga movilizada en el terminal durante 2024 fue 329 de mil toneladas por mes.
- (ii) Del total de carga movilizada durante el año 2024, el 98,1 % correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 0,32 % y 0,34 %, respectivamente. Cabe señalar que durante el año 2024 se volvió a registrar movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, algo que no ocurría desde 2021, los cuales representaron el 1,20 % del tráfico total de la concesión. Asimismo, se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,36 % de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C y Seven Seas Peru Mineral S.A.C, quienes tuvieron a su cargo el 11,03 % y 8,19 % de la carga movilizada, respectivamente.
- (iii) Respecto al régimen tarifario, dado que con fecha 02 de junio de 2023, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) recibió las obras de las Etapas 1 y 2 del TPMS, el ajuste anual de Tarifas de los servicios regulados brindados en dicho terminal se realizará únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponible. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +2,44 %.
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2024, se contaban con seis (6) 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 STI y los usuarios intermedios.



- (v) Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2024, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 4,13 millones, monto 37,3 % inferior a lo registrado en 2023 (USD 6,59 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 140,23 millones, representando un porcentaje de avance del 51,90 % del compromiso de inversión de STI.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2024, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 8,43 millones, cifra 17,2 % superior a lo registrado en el año 2023 (S/ 7,19 millones). Sobre el particular, dicho monto estuvo compuesto de S/ 2,06 millones por concepto de aportes por regulación, monto 17,3 % superior al del 2023, y de S/ 6,38 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 17,2% superior a lo pagado en el 2023.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2024, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a cinco (5), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (8 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Entre tanto, durante el año 2024 no se han registrados reclamos.
- (viii) En 2024, STI reportó ingresos por servicios de USD 56,3 millones, lo que representó un incremento de USD 10,4 millones (+22,7 %) respecto a 2023. La distribución de estos ingresos muestra que el 70,3 % provino de los servicios de carga y el 23,8 % de los servicios a naves. Los costos de servicios prestados ascendieron a USD 29,5 millones (+11,6 %), compuestos principalmente por servicios de terceros, amortización y gastos de personal. Los gastos de administración totalizaron USD 5,23 millones, con un crecimiento de 13,6 %. Como resultado, la utilidad bruta alcanzó los USD 26,87 millones (+37,6 %) y la utilidad operativa se situó en USD 21,29 millones (+41,7 %). Asimismo, la utilidad neta registró un crecimiento significativo de 160,8 %, alcanzando USD 7,77 millones, impulsada principalmente por el aumento de los ingresos por servicios prestados.
- (ix) En cuanto a su estructura financiera, los activos totales de STI sumaron USD 164,97 millones al cierre de 2024, lo que representa una reducción del 4,6 % respecto al año anterior. Esta caída se explica principalmente por una disminución del 71,7 % en los fondos restringidos dentro del activo corriente. Por su parte, los pasivos totales se redujeron en 6,3 %, ubicándose en USD 128,7 millones, impulsados por una disminución del 7,9 % en los pasivos no corrientes. En contraste, el patrimonio neto aumentó en 2,1 %, alcanzando USD 36,31 millones, lo que refleja un fortalecimiento moderado en la estructura de capital.
- (x) En 2024, STI presentó una evolución mixta en sus indicadores financieros. En términos de liquidez, se observó un deterioro en la capacidad de cubrir obligaciones de corto plazo: el ratio de liquidez corriente se redujo a 1,433, la prueba ácida a 1,354, y la liquidez absoluta se mantuvo en 0,410 por cada dólar de pasivo corriente. En cuanto al endeudamiento, la empresa fortaleció su estructura de capital, con una reducción del ratio Deuda/Patrimonio a 3,455, y una menor dependencia de financiamiento externo, al reducir la participación de la deuda en el activo total a 78,0 %. No obstante, la proporción de pasivos corrientes dentro del pasivo total se incrementó de 5,8 % a 7,4 %, reflejando una leve mayor exigibilidad de corto plazo. En el frente de la rentabilidad, STI mostró una recuperación significativa: los márgenes bruto, operativo y EBITDA alcanzaron 0,48, 0,38 y 0,59, respectivamente, mientras que el margen neto se elevó de 0,06 a 0,14. Finalmente, los ratios de retorno también mejoraron: el ROE se incrementó de 0,08 a 0,21 y el ROA de 0,02 a 0,05, reflejando una mayor eficiencia en el uso del capital y de los activos para la generación de utilidades.



## 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"><li>▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Mayor descuento de tarifas.</li><li>▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversiones Complementarias (IC). No se llegó a competir bajo este factor</li><li>▪ 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.</li></ul>	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"><li>▪ 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"><li>- 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.</li><li>- 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%.</li><li>- 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.</li></ul></li></ul>	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"> <li>▪ 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"> <li>- El derecho de Concesión.</li> <li>- Los ingresos de libre disponibilidad del concesionario conforme al contrato de concesión, luego de deducido cualquier tributo o importe comprometido para entidades estatales.</li> <li>- Las acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 9.3. (p. 98)
11	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Inversiones Obligatorias</b> Etapa 1: USD 34 963 911,81 Etapa 2: USD 67 190 373,91</li> <li>- <b>Inversiones en Función Demanda</b> 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 <b>Total: USD 228 971 809,42</b></li> </ul> <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"> <li>- <b>Obras obligatorias:</b> <i>Etapa 1 y Etapa 2:</i> de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.</li> <li>- <b>Obras en función a la demanda</b> <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%.</li> </ul> <p>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.</p>	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"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas Procedimentales Comunes.</li> </ul>	Cláusula 15.12-15.14. (p. 144-149)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT)</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT)</li> <li>- De la obra (entre 0,8 y 80 UIT)</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 10 UIT)</li> <li>- Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT)</li> <li>- Garantías (entre 3,2 y 80 UIT)</li> <li>- Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10% del monto del siniestro)</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT para todos los casos)</li> <li>- Competencias administrativas (8 UIT)</li> <li>- Penalidades referidas al Anexo 3 Niveles de Servicios y Productividad (Entre 2% UIT y 30 UIT)</li> <li>- Penalidades referidas a Régimen Económico (400 UIT en todos los casos)</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 17 (p. 222-231)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul> </li> </ul>	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 128-132)
17	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuestos, relacionados específicamente a la prestación del Servicio Estándar y reconocidos por el Concedente y/o el Regulador; y</li> <li>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.</li> </ol> </li> </ul>	Cláusula 8.26. (p. 92)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguro sobre los Bienes de la concesión.</li> <li>▪ Seguros Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obra Civil Terminadas o Seguro de Propiedad Todo Riesgo.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	Cláusula 10.6. (p. 105)
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ La fecha de inicio de Explotación de la Obra se computará a partir que las APN otorgue su conformidad.</li> </ul>	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"> <li>▪ Niveles de Indicadores de Servicio para Nave:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- <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.</li> <li>- <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.</li> </ul> </li> <li>▪ Niveles de Indicadores de Servicio para la Atención a los Usuarios:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- <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.</li> <li>- <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.</li> </ul> </li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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</li> </ul>	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"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.</li> </ul>	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"> <li>▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uso de amarradero por metro-eslora por hora: USD 1,25</li> <li>- Servicio de acceso a las naves*: USD 1,75</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Servicios a la carga**:</u> <p>Servicio de embarque o descarga internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Carga fraccionada (por TM): USD 13,50</li> <li>- Carga de cereal a granel (por TM): USD 9,10</li> <li>- Carga de mineral a granel (por TM): USD 13,50</li> <li>- Otras cargas secas a granel (por TM): USD 9,10</li> <li>- Carga de granel líquido (por TM): USD 1,80</li> <li>- Carga rodante (por TM): USD 18,90</li> <li>- Contenedor de 20' lleno: USD 108,00</li> <li>- Contenedor de 20' vacío: USD 108,00</li> <li>- Contenedor de 40' lleno: USD 135,00</li> <li>- Contenedor de 40' vacío: USD 135,00</li> <li>- Servicio de embarque o descarga de cabotaje: 0,7*tarifa de embarque/descarga internacional.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Servicios al pasajero:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pasajeros (por pasajero): USD 6,00</li> </ul> </li> </ul> <p>SERVICIOS ESPECIALES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Servicios a la carga:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Servicio especial de refrigerado para contenedores: USD 54,00</li> </ul> </li> </ul> <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 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</p>	Anexo 5 (p. 170-173)



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

N°	Tema	Contenido	Referencia
		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"><li>▪ 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.</li></ul>	Cláusula 8.25. (p. 91)



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

<b>Modalidad de concesión:</b>	Autofinanciada
<b>Plazo de concesión:</b>	30 años
<b>Período:</b>	2018-2024

a. Tráfico								
Indicador	Unidad de medida	2018 <sup>1/</sup>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Naves atendidas	Unidades	32	229	183	215	219	216	256
Carga total atendida	Toneladas	356 518	2 820 184	2 612 984	3 669 186	3 521 159	3 270 937	3 949 519
<b>Carga por tipo de operación:</b>								
Exportación	Toneladas	140 037	919 750	420 751	970 830	1 352 918	1 579 684	1 901 426
Importación	Toneladas	216 482	1 871 851	2 191 231	2 666 188	2 127 270	1 661 218	1 984 986
Cabotaje	Toneladas	-	28 583	1 002	32 168	40 972	30 035	63 107
<b>Carga por tipo de producto:</b>								
Contenedorizada	Toneladas	-	2 795	-	243	-	-	47 278
Fraccionada	Toneladas	28 738	118 314	50 915	95 212	141 187	54 913	12 721
Graneles sólidos	Toneladas	324 045	2 660 908	2 539 967	3 570 054	3 361 975	3 192 090	3 876 115
Graneles líquidos	Toneladas	3 734	38 167	22 102	3 677	17 997	23 934	13 404
<b>Tráfico de contenedores:</b>								
Contenedores	Unidades	-	1 009	-	11	-	-	5 212
Contenedores	TEU	-	1 820	-	22	-	-	10 244

b. Ingresos operativos <sup>2/</sup>								
Concepto	Unidad de medida	2018 <sup>1/</sup>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Servicios estándar</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>2 260,4</b>	<b>22 506,8</b>	<b>21 984,5</b>	<b>40 567,8</b>	<b>43 734,1</b>	<b>43 764,0</b>	<b>54 525,0</b>
Servicios a la nave	Miles de dólares	400,0	8 420,4	9 237,2	10 948,7	11 113,6	11 807,0	13 387,0
Servicios a la carga	Miles de dólares	1 860,4	14 011,2	12 726,8	29 619,1	32 610,4	31 921,0	41 084,0
Servicios al pasajero	Miles de dólares	-	75,2	20,5	-	10,1	-	54,0
<b>Servicios especiales</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>-</b>	<b>249,7</b>	<b>2 005,9</b>	<b>943,2</b>	<b>1 388,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Otros ingresos</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>75,8</b>	<b>698,3</b>	<b>12,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 146,0</b>	<b>1 793,0</b>
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>2 336,1</b>	<b>23 454,7</b>	<b>24 003,1</b>	<b>41 511,0</b>	<b>45 122,5</b>	<b>45 910,0</b>	<b>56 318,0</b>

**Nota:**

<sup>1/</sup> SATI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

<sup>2/</sup> Ingresos operativos 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 2, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Sandra Queija De la Sotta**  
Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

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

---

Cinthy López Vásquez – Especialista  
María Alejandra Mendez Vega - Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente  
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicant  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante