



# INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry  
**2025**

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos



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



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

### Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### Jefatura de Estudios Económicos

### Informe de desempeño 2025: Terminal Portuario Multipropósito de 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 elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.*

Primera versión: junio de 2026

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>8</b>
I.1. Composición accionaria del Concesionario .....	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	8
I.3. Área de influencia .....	10
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia .....	12
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>12</b>
II.1. Servicios estándar.....	12
II.2. Servicios especiales.....	13
II.3. Servicios no portuarios .....	13
II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	13
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>14</b>
III.1. Principales clientes .....	14
III.2. Tráfico de naves y de carga.....	16
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....</b>	<b>25</b>
IV.1. Régimen tarifario.....	25
IV.2. Régimen de acceso.....	26
IV.3. Servicios no regulados (precios) .....	27
<b>V. INVERSIONES.....</b>	<b>28</b>
<b>VI. PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>30</b>
<b>VII. DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>	<b>31</b>
VII.1. Niveles de servicio y productividad .....	31
VII.2. Accidentes.....	35
VII.3. Reclamos, sanciones y penalidades .....	35
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>36</b>
VIII.1. Estado de Resultados Integrales .....	36
VIII.2. Estado de Situación Financiera .....	39
VIII.3. Indicadores Financieros.....	44
<b>IX. CONCLUSIONES.....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>55</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>61</b>



## GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes de STI, año 2025.....	14
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2025.....	15
Gráfico 3 Agencias marítimas, año 2025 .....	15
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2025 .....	16
Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, años 2024 y 2025.....	16
Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019 – 2025.....	17
Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025.....	17
Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025 .....	18
Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019 – 2025 .....	19
Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por operación, años 2024 y 2025.....	19
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2025.....	20
Gráfico 12 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019 – 2025.....	20
Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, año 2025.....	21
Gráfico 14 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019 – 2025.....	21
Gráfico 15 Tráfico de carga fraccionada, año 2025.....	22
Gráfico 16 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019 – 2025.....	22
Gráfico 17 Tráfico de carga líquida a granel, año 2025.....	23
Gráfico 18 Tráfico de contenedores movilizados, 2024 – 2025.....	23
Gráfico 19 Composición de contenedores por condición Lleno/Vacio, 2024 – 2025.....	24
Gráfico 20 Composición de contenedores según capacidad, 2024 – 2025.....	24
Gráfico 21 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, 2024 – 2025 .....	24
Gráfico 22 Evolución del tráfico de pasajeros, 2020 – 2025 .....	25
Gráfico 23 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018 – 2025.....	30
Gráfico 24 NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2025.....	32
Gráfico 25 NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2025 .....	32
Gráfico 26 NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2025.....	33
Gráfico 27 NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2025.....	34
Gráfico 28 Ingresos por prestación de servicios de STI .....	37
Gráfico 29 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2025 .....	37
Gráfico 30 Evolución de los resultados de STI, periodo 2020 – 2025 .....	38
Gráfico 31 Composición de activos de la empresa .....	40
Gráfico 32 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020 – 2025 .....	41
Gráfico 33 Composición de pasivos de la empresa .....	42
Gráfico 34 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020 – 2025 .....	43
Gráfico 35 Composición del patrimonio neto de la empresa .....	43
Gráfico 36 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2020 – 2025 .....	44
Gráfico 37 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2020 – 2025.....	46
Gráfico 38 Evolución del capital de trabajo, periodo 2020 – 2025.....	47
Gráfico 39 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2020 – 2025.....	48
Gráfico 40 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2020 – 2025.....	49
Gráfico 41 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2020 – 2025.....	51
Gráfico 42 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2020 – 2025.....	52



## CUADROS

Cuadro 1 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2025.....	18
Cuadro 2 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2025 – 2026 .....	26
Cuadro 3 Contratos de acceso vigentes, año 2025.....	27
Cuadro 4 Servicios especiales, periodo 2025 – 2026 .....	27
Cuadro 5 Pagos al Estado, periodo 2018 – 2025.....	31
Cuadro 6 Accidentes reportados en el terminal, año 2025.....	35
Cuadro 7 Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 – 2025 .....	36
Cuadro 8 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2025 .....	39
Cuadro 9 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025 .....	45
Cuadro 10 Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025 .....	47
Cuadro 11 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025.....	50

## ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS.....	8
Ilustración 2 Área de influencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry .....	10



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad evaluar el desempeño de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS o la Concesión) durante el ejercicio 2025. Para ello, se analiza la evolución de las principales variables de la concesión, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, los indicadores operativos, las inversiones ejecutadas y los pagos al Estado, entre otros aspectos de relevancia.

El 1 de octubre de 2018 se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) entre Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, el Concesionario o STI) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con un periodo de vigencia de 30 años.

El plan de desarrollo del TPMS comprende cinco (5) etapas de inversión. Las dos (2) primeras corresponden a inversiones obligatorias que involucran, entre otras obras, la ejecución de la campaña de dragado, la reparación de los muelles 1 y 2, la construcción de silos y la adquisición de grúas móviles. Las etapas restantes (3, 4 y 5) se activan mediante gatillos específicos en función del comportamiento de la demanda; en particular, las etapas 3 y 4 contemplan la ampliación de la capacidad de almacenamiento y equipamiento de muelle para graneles limpios, mientras que la etapa 5 incorpora equipamiento especializado para minerales. Adicionalmente, el Concesionario está obligado a construir una nueva dársena con un puesto de atraque multipropósito para la atención de naves de mayor bordo una vez alcanzados los umbrales de demanda previstos.

En el ámbito operativo, el terminal atendió un total de 225 naves durante 2025, lo que representó una disminución de 12,1 % respecto al año anterior (equivalente a 31 recaladas menos). En contraste, el volumen de carga movilizada registró un incremento de 4,0 % en comparación con 2024, pasando de 3949,5 mil t a 4106,4 mil t. El análisis mensual revela que el flujo de carga mantuvo una tendencia superior a la de 2024, promediando 342,2 mil t mensuales frente a las 329,1 mil t registradas en el periodo previo. Por otro lado, del volumen total movilizado en 2025, el 98,2 % correspondió a carga de granel sólido, mientras que la carga fraccionada y el granel líquido representaron únicamente el 1,1 % y 0,4 %, respectivamente. Asimismo, se registraron operaciones de carga contenedorizada que equivalieron al 0,2 % del tráfico total de la concesión<sup>1</sup>.

En cuanto al régimen tarifario, tras la recepción de las obras de las Etapas 1 y 2 por parte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el 2 de junio de 2023, el ajuste anual de las tarifas de los servicios regulados se calcula exclusivamente en función de la inflación (RPI) registrada en los últimos doce meses. Bajo este criterio, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios bajo regulación se fijó en +3,01 %. Entre tanto, respecto al régimen de acceso, al cierre de 2025 se encontraban vigentes seis (6) contratos para la prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje. Los cargos de acceso se establecieron en USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de los procesos de negociación directa entre STI y los usuarios intermedios.

En materia de inversiones en el TPMS, el Concesionario ejecutó un total de USD 9,46 millones durante el 2025, cifra que supera en 128,8 % lo registrado en 2024 (USD 4,13 millones). Con este resultado, el valor acumulado de las inversiones desde el inicio de la concesión asciende a USD 149,69 millones, equivalente a un avance del 55,4 % sobre el compromiso global de inversión asumido por STI.

En lo relativo a las transferencias de recursos al Estado peruano, STI efectuó desembolsos por un total de S/ 9,45 millones en 2025, lo que representa un incremento de 12,0 % en comparación con los S/ 8,43 millones del ejercicio anterior. Este monto global se compone de S/ 2,38 millones por concepto de aportes por regulación (+15,7 % respecto a 2024) y S/ 7,07 millones destinados a la retribución de la APN y al FONCEPRI (+10,8 % interanual).

<sup>1</sup> STI no registraba movimientos de carga contenedorizada desde el año 2021. Durante el ejercicio 2024, la participación de este tipo de carga representó el 1,2 % del total de la carga movilizada.



En el aspecto financiero, STI registró ingresos por servicios prestados por un valor de USD 64,9 millones al cierre de 2025, lo que equivale a un crecimiento de USD 8,5 millones (+15,2 %) respecto al año anterior. De este total, el 75,3 % provino de servicios a la carga y el 21,5 % de servicios a la nave. Los costos de los servicios prestados se elevaron a USD 34,8 millones (+18,2 % interanual), debido principalmente al incremento en servicios de terceros, amortizaciones y gastos de personal, mientras que los gastos administrativos sumaron USD 6,56 millones (+25,4 %). Como consecuencia, la utilidad bruta se situó en USD 30,04 millones (+11,8 %) y la utilidad operativa alcanzó los USD 23,71 millones (+11,3 %). Asimismo, la utilidad neta experimentó una expansión significativa del 29,3 %, totalizando USD 10,05 millones.

Al finalizar el 2025, los activos totales de STI se situaron en USD 164,24 millones, lo que representa una ligera contracción de 0,4 % respecto al 2024. Esta variación se atribuye al descenso de 82,6 % en el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo (que pasó de USD 3,93 millones a USD 0,69 millones). Los pasivos totales disminuyeron un 0,6 % para ubicarse en USD 127,9 millones, debido a la reducción de los pasivos no corrientes (-6,6 %) derivada de la amortización de pasivos financieros y deudas con partes relacionadas. Por su parte, el patrimonio neto registró un leve incremento del 0,1 %, alcanzando los USD 36,36 millones.

En conclusión, los resultados financieros reflejan una profundización del deterioro en los ratios de liquidez de STI, evidenciando una menor capacidad de cobertura de corto plazo a causa de la reducción de caja y el incremento del pasivo corriente. No obstante, la compañía demostró solidez patrimonial a través de niveles de endeudamiento estables y mejoras marginales en los indicadores de solvencia y autonomía financiera. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de largo plazo continuaron su tendencia ascendente debido a la eficiencia operativa y al dinamismo de la facturación, lo que permitió que el ROE y el ROA escalaran a 28 % y 6 %, respectivamente, consolidando la rentabilidad neta del terminal portuario.



## I. ASPECTOS GENERALES

### I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, el Concesionario o STI) es una empresa privada, constituida en julio de 2018, cuya estructura accionaria está conformada por las empresas Trabajos Marítimos S.A. (90,0 %) y Santa Sofía Puertos S.A. (10,0 %).
2. El Concesionario tiene por objeto la explotación de los derechos derivados de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS o la Concesión), de conformidad con los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS (en adelante, 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 de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS tiene una vigencia de 30 años. La versión final de este contrato fue aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) mediante el Decreto Supremo N° 010-2018-MTC, de fecha 11 de julio de 2018, y suscrita posteriormente con el Concesionario el 1 de octubre de 2018.
4. Respecto a los compromisos de inversión, el Concesionario está obligado a ejecutar las inversiones correspondientes a las Etapas 1 y 2 durante los primeros 5 años de la concesión. Asimismo, deberá realizar inversiones en función de la demanda, de acuerdo con los gatillos establecidos en el contrato. En total, el plan de inversiones del TPMS se estructura en 5 etapas diferenciadas (ver Ilustración 1).

#### Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS

##### Infraestructura:

- Reparación del Muelle 1.
- Ensanche y extensión de sitio 1A.
- Construcción de tres almacenes techados.
- Habilitación de 15 000 m<sup>2</sup> de losas.
- Construcción de un antepuerto.

##### Equipamiento:

- Una grúa móvil nueva.
- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesarios para ofrecer los Servicios Estándar.

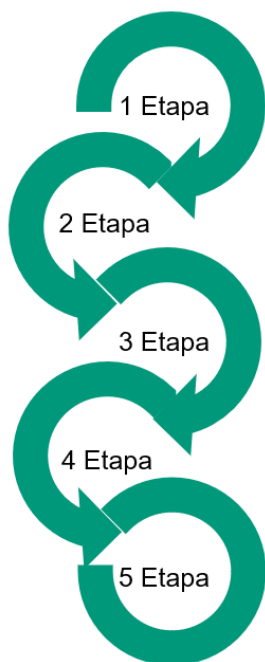
Se gatillará cuando se movilice cada año 1,8 millones de TM de granel limpio o 800 mil TM de concentrado de minerales en dos periodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de la Concesión.

##### Infraestructura:

- Ampliación del gate de acceso.
- Incremento de la capacidad de almacenaje.

##### Equipamiento:

- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicio Estándar.
- 1 grúa móvil nueva.



##### Infraestructura:

- Dragado inicial.
- Implementación de sistemas informáticos integrales de gestión operativa y administrativa.
- Reparación del Muelle 2.
- Construcción de silos para maíz y trigo.
- Otras.

##### Equipamiento:

- Una grúa móvil nueva.
- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesarios para ofrecer los Servicios Estándar.

Se gatillará cuando el movimiento de granel limpio alcance cada año 1,2 millones de toneladas en dos periodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de la Concesión.

##### Infraestructura:

- Mecanismo de la descarga de granel limpio.
- Construcción de silos para maíz y trigo.
- Aumento de capacidad de almacenaje de granel limpio.

Se gatillará cuando el tráfico de concentrado de minerales alcance durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros veinte años de la Concesión 1,2 millones de TM.

##### Infraestructura:

- Instalación de equipo especializado para el embarque de concentrado de minerales, así como de un tomador de muestras automático.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



5. Adicionalmente, el Contrato de Concesión obliga al Concesionario a construir una nueva dársena<sup>2</sup> para albergar un puesto de atraque multipropósito diseñado para atender naves de mayor bordo. Esta obligación está sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes gatillos dentro de los primeros veinte (20) años de la concesión:
  - i) Alcanzar un volumen de 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales.
  - ii) Alcanzar un volumen de 1,8 millones de toneladas de fertilizantes y/o soya.
  - iii) Registrar un factor de ocupación promedio de los muelles igual o superior al 65 %.
6. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho exclusivo de operar el TPMS bajo la modalidad de monopropósito. Esto implica la facultad de prestar de manera exclusiva todos los servicios portuarios dentro del terminal, sin la obligación de facilitar el acceso a terceros para dichos fines. Quedan exceptuados de esta exclusividad los servicios de practica, remolcaje, avituallamiento de naves y transporte de personas, casos en los cuales el Concesionario deberá facilitar el uso del muelle para que terceros presten tales servicios.
7. En cuanto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece 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>3</sup>. La actualización se realiza anualmente considerando la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad (X) determinado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, el Ositrán), el cual se revisa de manera quinquenal. Para el primer periodo regulatorio, dicho factor se fijó en cero (0 %), por lo que los ajustes iniciales respondieron únicamente al componente inflacionario.
8. Por otro lado, conforme a 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. Adicionalmente, corresponde realizar un aporte al Fondo de Promoción de la Inversión Privada (FONCEPRI) equivalente al 2,0 % de la retribución pagada a la APN. Asimismo, en virtud de la cláusula 13.17, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán un aporte por regulación<sup>4</sup> equivalente al 1,0 % del total de sus ingresos facturados.
9. Cabe indicar que, el 27 de noviembre de 2024 se suscribió la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión, con el objeto principal de sustituir las referencias a la tasa LIBOR –debido a su desaparición del mercado financiero internacional– por una nueva tasa de referencia basada en la SOFR (*Term SOFR* a 6 meses más un *spread*). Esta modificación afectó diversas disposiciones contractuales, entre ellas, la definición de la tasa de referencia (cláusula 1.19.75), la cláusula 8.26 sobre equilibrio económico-financiero, disposiciones vinculadas a la caducidad (cláusula 14.16) y al régimen de penalidades (cláusula 18.3), así como el Anexo 10 (modelo de garantía de fiel cumplimiento) y la Tabla de Penalidades del Anexo 17. Asimismo, se establecieron precisiones sobre el cálculo de intereses, el procedimiento de restablecimiento del equilibrio económico-financiero y la actualización de garantías conforme a la nueva tasa de referencia, manteniéndose vigentes las demás condiciones del contrato original.

<sup>2</sup> Parte del puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo, la carga y la descarga de embarcaciones.

<sup>3</sup> El RPI (*Retail Price Index*) representa la inflación acumulada de los últimos doce meses mediante un índice de precios general que protege el valor real de las tarifas. El factor de productividad (X) refleja las ganancias de eficiencia promedio obtenidas por el Concesionario.

<sup>4</sup> De conformidad con el artículo 14 de la Ley N° 26917.



### I.3. Área de influencia

10. El área de influencia (*hinterland*) de un terminal portuario se refiere a aquel espacio geográfico en el que se genera la mayor parte de su tráfico comercial; es decir, el territorio interior en el cual se originan o hacia el cual se dirigen los principales flujos de comercio (exportaciones e importaciones) canalizados a través de sus instalaciones.
11. En el caso del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, ubicado en el distrito de Salaverry, provincia de Trujillo y departamento de La Libertad, el área de influencia directa e indirecta abarca principalmente a las regiones de La Libertad, Lambayeque, Áncash, Cajamarca y San Martín, facilitando la operatividad y dinamización del comercio exterior de dichas circunscripciones<sup>5</sup>.

#### Ilustración 2 Área de influencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry



Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

12. Dado que el Contrato de Concesión del TPMS se estructuró bajo la modalidad de proyecto tipo *brownfield*<sup>6</sup>, el Concesionario asumió la operación inicial del terminal empleando la infraestructura y el equipamiento preexistentes entregados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU). La infraestructura operativa y el equipamiento portuario principal de STI comprenden los siguientes elementos<sup>7</sup>:

<sup>5</sup> De acuerdo con la Nota de prensa del MTC de fecha 14 de julio de 2022. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/631660-modernizacion-del-terminal-portuario-de-salaverry-registra-un-avance-del-94> (última revisión: 03.06.2026).

<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> De acuerdo con el Plan de Negocios 2026 de STI. Disponible en: [https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/PN-2026\\_STI\\_Terminal-Portuario-Salaverry.pdf](https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/PN-2026_STI_Terminal-Portuario-Salaverry.pdf) (última revisión: 03.06.2026).



- **Infraestructura de atraque:**
  - Dos muelles con cuatro (4) frentes de atraque multipropósito y un calado operativo de 10,5 m:
    - Muelle 01: Dimensiones de 285 m de longitud y 43 m de ancho.
    - Muelle 02: Dimensiones de 230 m de longitud y 30 m de ancho.
  - Sistemas de seguridad de amarre: Equipados con bolardos con capacidad de resistencia de 100 tm y 150 tm, defensas de tipo pantalla y dos (2) conjuntos del sistema de estabilización hidráulica *Shore Tension* (compuesto por 10 pistones).
- **Capacidad de almacenamiento de graneles limpios (silos):**
  - Un complejo de 24 silos (distribuidos equitativamente en 12 unidades correspondientes a la Etapa 1 y 12 unidades a la Etapa 2), con una capacidad estática conjunta de 67 200 tm.
- **Áreas de almacenamiento techado (granos, minerales y otros productos agrícolas):**
  - Almacén A (Azúcar): Superficie de 7532 m<sup>2</sup> y capacidad de acopio de 42 000 tm.
  - Almacenes de Fertilizantes (F1 y F2): Dos infraestructuras de 4824 m<sup>2</sup> cada una, totalizando una capacidad de almacenamiento de 60 000 tm (30 000 tm por nave).
  - Almacenes de Soya (G1 y G2): Dos infraestructuras de 6968 m<sup>2</sup> cada una, con una capacidad agregada de 40 000 tm (20 000 tm por nave).
  - Almacén de Concentrados de Minerales: Área de 5942 m<sup>2</sup> provista de sistemas de contención y capacidad para 30 000 tm.
- **Zonas de almacenamiento abierto y losas operativas:**
  - Patio de contenedores: Área pavimentada de 10 000 m<sup>2</sup> diseñada para albergar hasta 1200 TEU.
  - Losas de operaciones: Tres (3) losas destinadas a carga fraccionada y sobredimensionada que totalizan 20 629 m<sup>2</sup>.
  - Parque Antracita: Nueva área de almacenamiento abierto especializada con una extensión de 9 hectáreas (90 000 m<sup>2</sup>) y capacidad estática de almacenamiento de hasta 300 000 tm.
- **Equipamiento portuario mayor y maquinaria de patio:**
  - Grúas y sistemas de izaje: Dos (2) grúas móviles con capacidad de carga de 105 tm cada una, dos (2) bastidores giratorios *RAM Revolver* de 42 tm, veinticuatro (24) contenedores rotatorios (*rotainers*) y dos (2) vigas de carga (*spreaders*) para la manipulación de carga general y contenedores.
  - Sistemas de recepción de graneles sólidos: Una (1) tolva convencional de 75 m<sup>3</sup> y una (1) tolva ecológica de alto rendimiento de 75 m<sup>3</sup>.
  - Material rodante terrestre: Cuatro (4) camiones tolva con capacidad de 50 tm, tres (3) plataformas de transporte de 35 tm, un (1) tractor de orugas, dos (2) cargadores frontales con capacidad de cucharón de 5 tm, tres (3) montacargas industriales, tres (3) grúas portacontenedores (*Reach Stackers*) de 45 tm y un (1) manipulador de contenedores vacíos.
- **Puertas de acceso (gates) y control de flujos terrestres:**
  - Sistemas de pesaje: Siete (7) balanzas de control con capacidad nominal de 80 t cada una; cuatro (4) de ellas situadas en los puntos de control de acceso y salida terrestres, y tres (3) orientadas al control interno. Las balanzas de acceso 3 y 4 se encuentran automatizadas.



- **Rendimiento operativo:** La infraestructura de accesos terrestres (4 *gates*) otorga una capacidad de procesamiento de hasta 1900 unidades diarias en recepción y 1632 unidades diarias de despacho.

### I.5. Hechos de importancia

13. Durante el ejercicio fiscal 2025, el nivel de inversión ejecutada y valorizada en el TPMS ascendió a un estimado de USD 9,46 millones<sup>8</sup>. Este monto contempla la recepción oficial de la Inversión Discrecional N° 13, orientada a la habilitación de la Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos – Parque Antracita.
14. Asimismo, se encuentran en proceso de ejecución física las Inversiones Discrecionales N° 09, N° 14 y N° 16, correspondientes al desarrollo del nuevo Almacén de Residuos Sólidos de la terminal y a la instalación de infraestructura eléctrica (tomas *reefer*) para la adecuada conservación de contenedores refrigerados.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

15. 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>.
16. 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

17. 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.
18. 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.
19. Cabe añadir que, de acuerdo con la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, los servicios estándar son clasificados de la siguiente manera:

#### a) Servicios estándar en función de la nave:

20. 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

<sup>8</sup> Monto total de inversión en 2025 (incluido el IGV), de acuerdo con el reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2025).

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



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 estándar en función de la carga:**

21. 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) Servicio estándar en función del pasajero:**

22. 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.
23. 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**

24. 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.
25. 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**

26. 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**

27. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, 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.

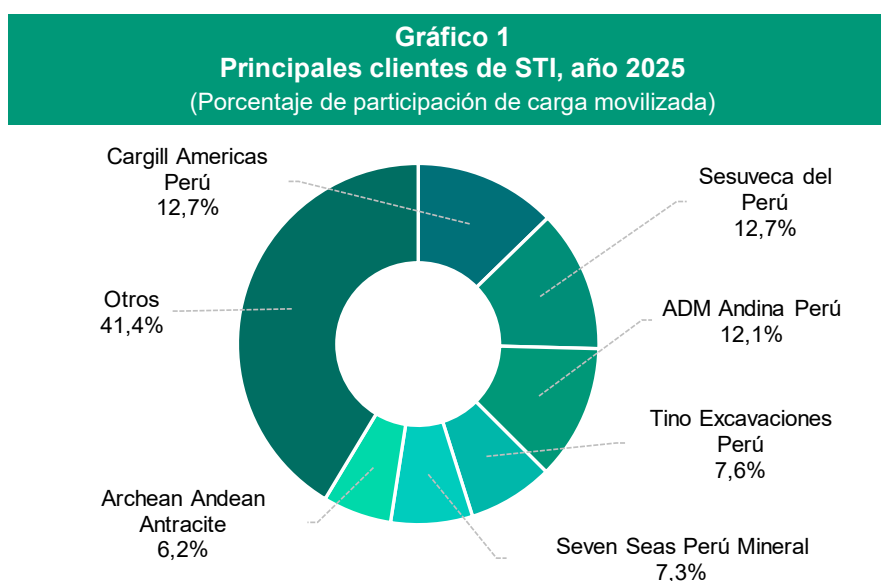
28. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

29. A continuación, se presenta el análisis de la evolución del tráfico de naves y del movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (TPMS). Esta evaluación se sustenta en la sistematización de los reportes estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Ositrán<sup>10</sup>.

#### III.1. Principales clientes

30. Durante el año 2025 se observó que las empresas Cargill Americas Perú y Sesuveca del Perú fueron los principales clientes de STI concentrando –por igual– el 12,7 % de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas ADM Andina Perú y Tino Excavaciones Perú, quienes tuvieron a su cargo el 12,1 % y 7,6 % 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.

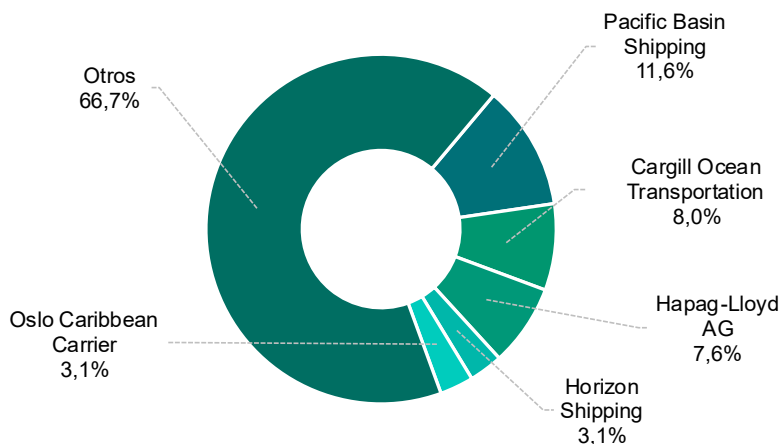
31. Por otro lado, respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con 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.
32. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2025 se observa que alrededor del 33,3 % del tráfico total de naves se concentró en cinco empresas, de las cuales resaltan

<sup>10</sup> En ejercicio de la función supervisora conferida por los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN, el organismo regulador dispuso, en septiembre de 2013, que las entidades prestadoras remitan la información estadística de sus operaciones, explotación y recaudación mediante formatos digitales estandarizados. Inicialmente, este reporte se gestionaba a través de canales de correo electrónico. No obstante, desde abril de 2022, la declaración se realiza de forma exclusiva mediante el Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE). Esta interfaz web reemplazó las herramientas tradicionales e integró parámetros de validación que automatizan la verificación y consistencia de la información presentada.



Pacific Basin Shipping (11,6 %), Cargill Ocean Transportation (8,0 %), Hapag-Lloyd AG (7,6 %), Horizon Shipping (3,1 %) y Oslo Caribbean Carrier (3,1 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 66,7 % de las naves restantes atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 3 % del tráfico total.

**Gráfico 2**  
**Líneas navieras, año 2025**  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

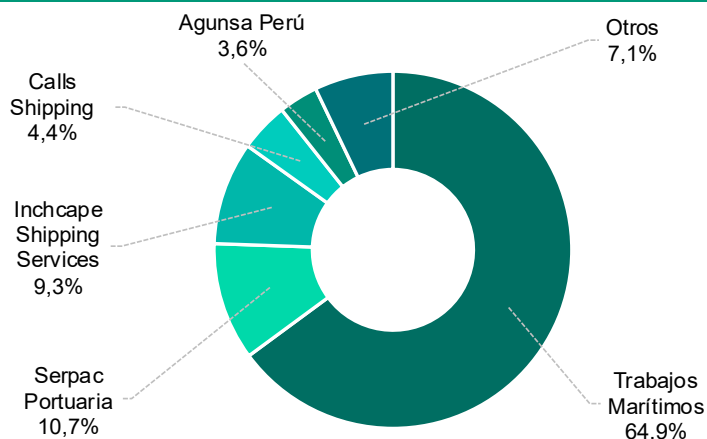


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2025 se observa que alrededor del 75,6 % del tráfico de naves se encontró distribuido entre dos (2) empresas, siendo Trabajos Marítimos la que presentó la mayor participación, registrando el 64,9 % del total de naves que recalcaron en el terminal, seguido de Serpac Portuaria con el 10,7 %, tal como se detalla en el siguiente gráfico:

**Gráfico 3**  
**Agencias marítimas, año 2025**  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

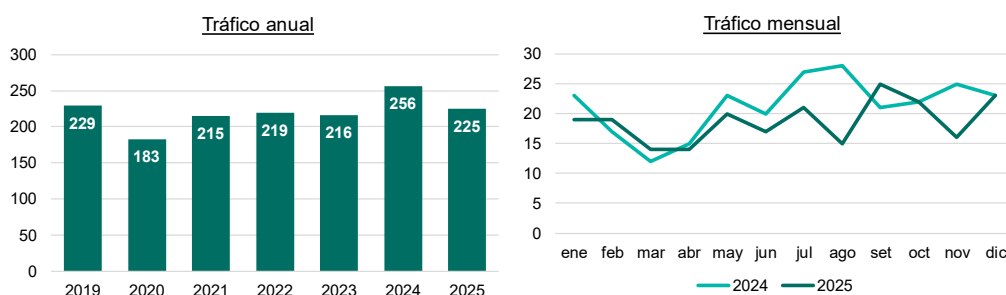


## III.2. Tráfico de naves y de carga

### a) Naves atendidas

34. Durante el año 2025, STI atendió un total de 225 naves, esto es, 12,1 % por debajo que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en 31 naves menos, 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 2025, el tráfico de naves presentó un tráfico igual o inferior a lo observado en el año 2024 (con excepción de los meses de febrero, marzo y setiembre), con un promedio de 18,8 naves por mes, cifra menor al promedio mensual de naves registrado en 2024 (21,3 naves promedio mensual).

**Gráfico 4**  
**Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2025**  
(Número de naves atendidas)

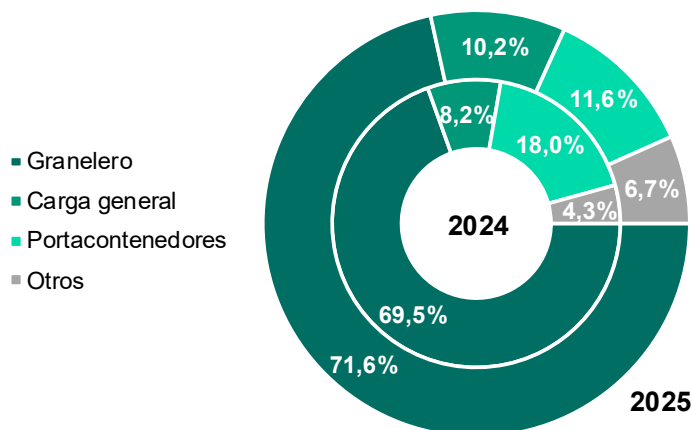


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2025, las naves que transportan carga sólida a granel representaron el 71,6 % del total de naves atendidas, seguido por las naves portacontenedores con el 11,6 %, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 10,2 % de las naves atendidas durante el 2025 corresponden a carga general, y el 6,7 % restante a buques tanqueros y cruceros.

**Gráfico 5**  
**Composición de naves según carga movilizada, años 2024 y 2025**  
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

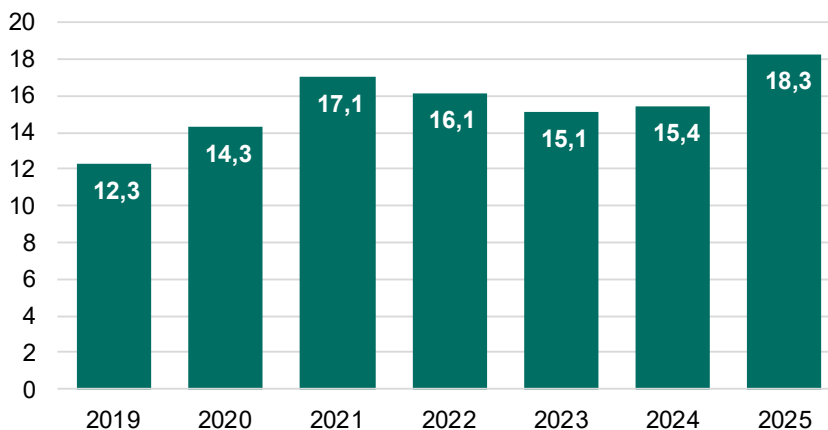
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Cabe señalar que, a pesar de la disminución en el número de naves atendidas en el año 2025, se registró un incremento del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conllevó a un crecimiento en el volumen promedio de carga



transportada por nave. En efecto, para el año 2025, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 18,3 mil toneladas, cifra superior en 18,3 % a lo observado en el año 2024 (15,4 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 pero con tendencia al alza, pasando de 12,3 mil toneladas en 2019 a 18,3 mil toneladas en 2025, lo cual se traduce en una variación anual promedio de 6,8 %.

**Gráfico 6**  
**Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019 – 2025**  
(Miles de toneladas métricas)

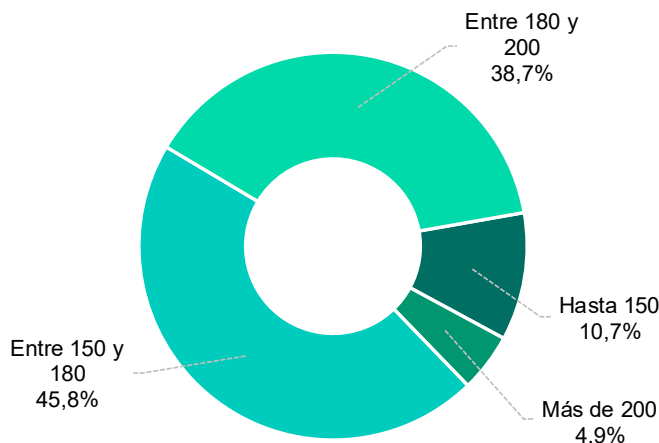


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2025, estas comprenderían la eslora y el arqueo bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 150 a 180 metros presentaron la mayor participación con el 45,8 % del tráfico total, seguida por las naves en el rango entre 180 a 200 metros con el 38,7 %. Por otra parte, las naves de menor eslora, tales como las pertenecientes al rango de hasta 150 metros, representaron tan solo el 10,7 % del tráfico total.

**Gráfico 7**  
**Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025**  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



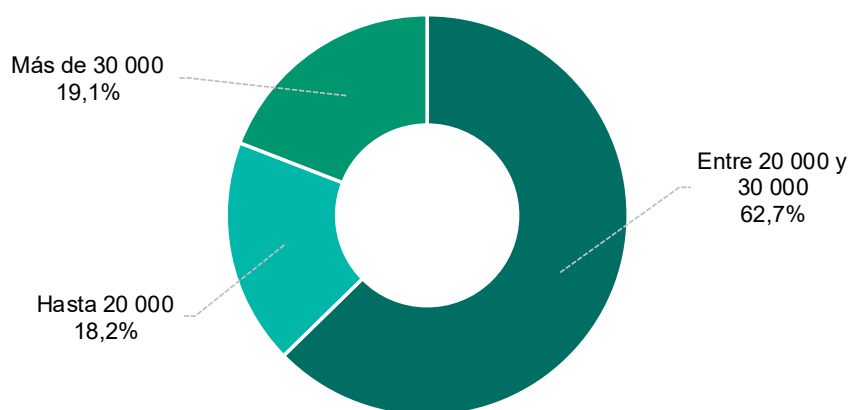
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



38. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 20 000 y 30 000 toneladas, con un 62,7 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto de hasta 30 000 toneladas, con un 19,1 % del tráfico total de naves.

**Gráfico 8**  
**Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025**  
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



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

39. En cuanto al arribo de las naves en el TPMS durante el año 2025, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 1 con 133 naves, destacando de este total el amarradero A con 69 naves. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 2 con 92 naves, las cuales se distribuyeron entre los amarraderos A y B con 55 y 37 naves, respectivamente.

Cuadro 1			
Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2025			
Amarradero	Muelle		Total
	1	2	
A	69	55	124
B	64	37	101
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>92</b>	<b>225</b>

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

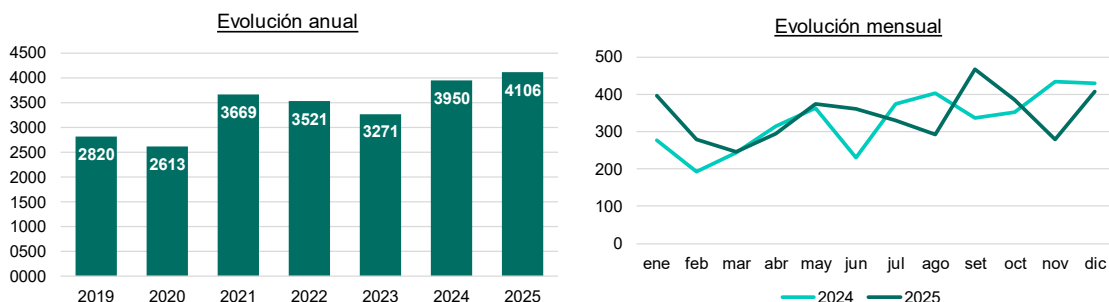
#### b) Volumen de carga movilizada

40. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2025 se presentó un aumento del 4,0 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 3949,5 a 4106,4 mil toneladas, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2025 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el TPMS presentó una tendencia



superior a la observada en el año 2024 (con excepción de los meses de abril, julio, agosto, noviembre y diciembre), situándose en torno a las 342,2 mil toneladas promedio por mes, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2024 (329,1 mil toneladas).

**Gráfico 9**  
**Evolución del tráfico de carga, periodo 2019 – 2025**  
(Miles de toneladas métricas)

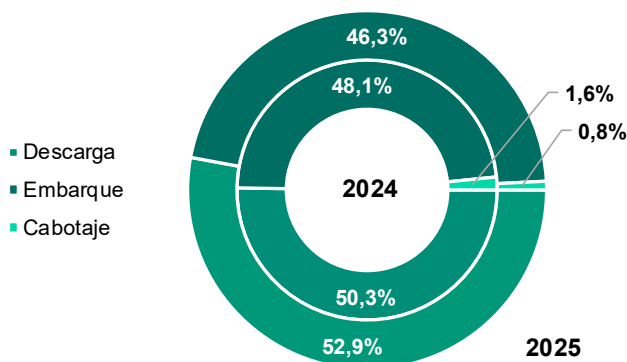


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. 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 2025, el 52,9 % correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 46,3 % 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 0,8 % del tráfico de carga total del 2025.

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



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

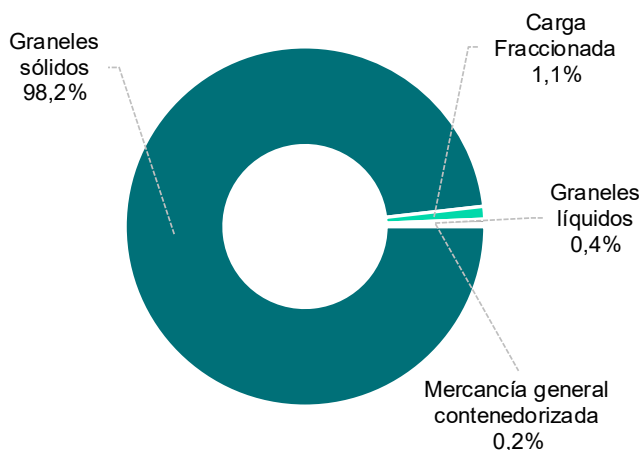
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. 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 2025 se tiene que, del total de carga movilizada, el 98,2 % correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada, carga a granel líquido y mercancía general contenedorizada representaron el 1,8 % restante. Por otra parte, cabe resaltar que, durante el año 2025, al igual que en el año previo<sup>11</sup>, se registraron movimientos de carga contenedorizada en el TPMS.

<sup>11</sup> No se registraban movimientos de carga contenedorizada desde el año 2021. Durante 2024 la participación de este tipo de carga representó el 1,2 % del total de carga movilizada.



**Gráfico 11**  
**Composición del tráfico de carga por tipo, año 2025**  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

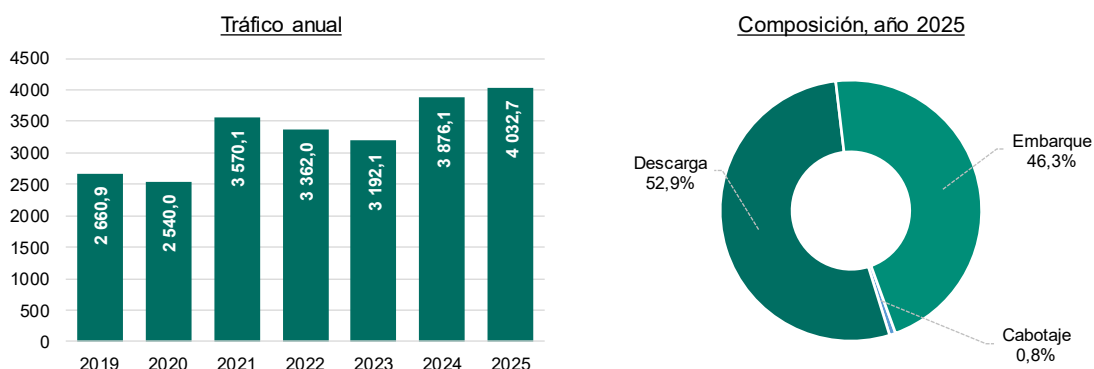


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **Carga sólida a granel**

43. El volumen de carga sólida a granel movilizada durante el año 2025 por el TPMS ascendió a 4032,7 mil toneladas, lo cual representó un incremento del 4,0 % respecto de lo registrado en el 2024 (3876,1 miles de toneladas). Al respecto, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 52,9 %, en tanto que las operaciones de embarque representaron el 46,3 % de la carga movilizada. Cabe indicar que las operaciones de cabotaje en este tipo de carga representaron únicamente el 0,8 % del volumen total movilizado.

**Gráfico 12**  
**Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019 – 2025**  
(Miles de toneladas métricas)

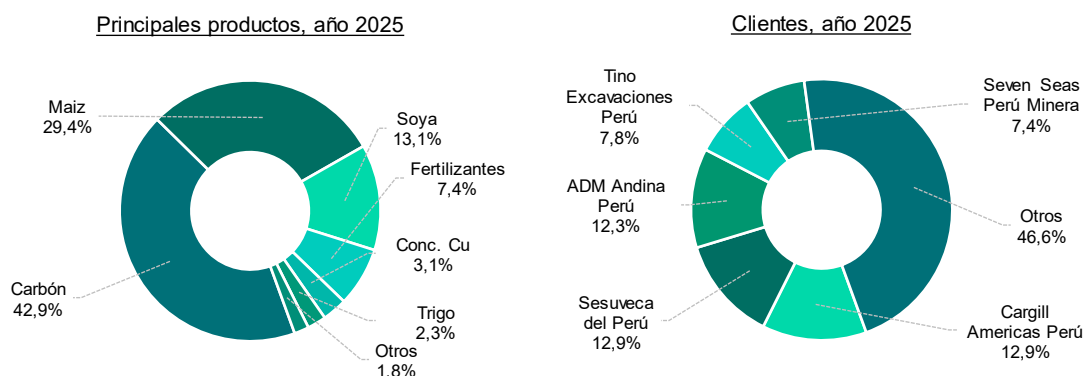


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de granel sólido que se han movilizado durante el 2025, destacan el carbón (42,9 %), el maíz (29,4 %) y la soya (13,1 %), mientras que el 14,6 % de la carga restante se encontró compuesta por fertilizantes, concentrado de cobre, trigo, entre otros. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2025 se encuentran Cargill Americas Perú (12,9 %) movilizando maíz, soya y trigo; Sesuveca del Perú (12,9 %) movilizando carbón, ADM Andina Perú (12,3 %) movilizando maíz y soya; y Tino Excavaciones Perú (7,8 %) y Seven Seas Perú Mineral (7,8 %), ambas movilizando carbón.



**Gráfico 13**  
**Tráfico de carga sólida a granel, año 2025**  
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



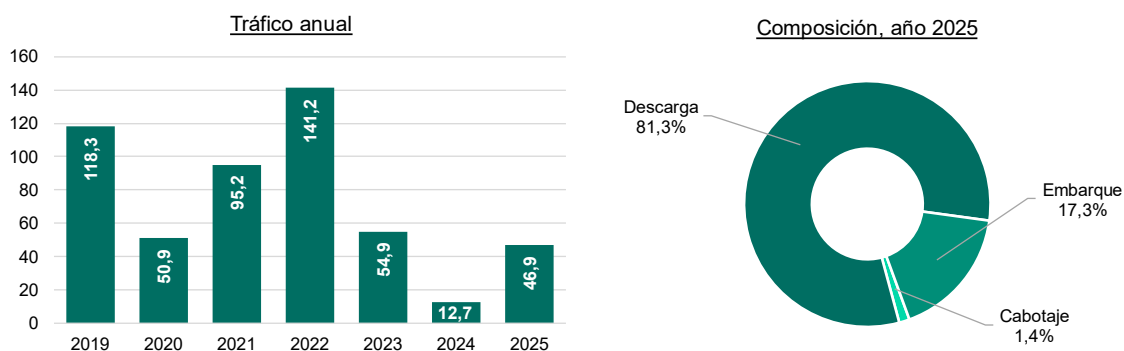
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Carga fraccionada

45. El volumen de carga fraccionada movilizada durante el año 2025 en el TPMS ascendió a 46,9 mil toneladas, lo cual representó un incremento de 268,9 % respecto de lo registrado en el 2024, pero aún sin alcanzar los niveles registrados en 2022. Sobre el particular, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 81,3 %, en tanto que las operaciones de embarque representaron el 17,3 % de la carga movilizada. Cabe indicar que las operaciones de cabotaje en este tipo de carga representaron únicamente el 1,4 % del volumen total movilizado.

**Gráfico 14**  
**Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019 – 2025**  
(Toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

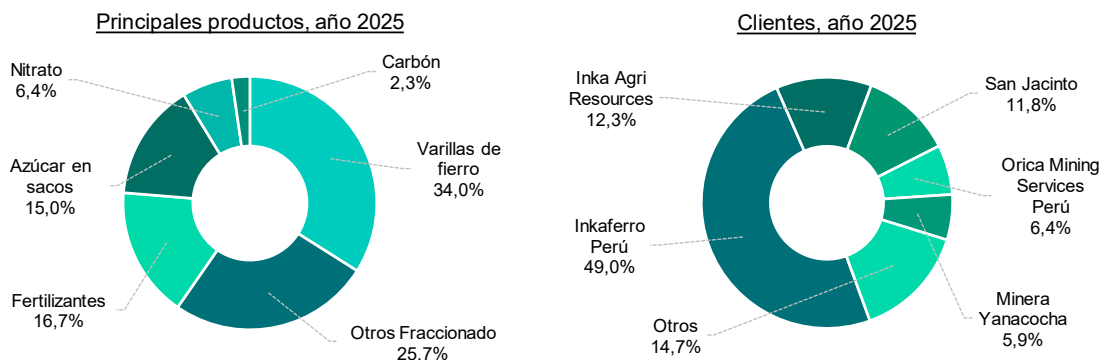
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Por otro lado, en cuanto a los productos de carga fraccionada que se han movilizado durante el 2025, destacan varillas de fierro (34,0 %), otros fraccionado<sup>12</sup> (25,7 %), fertilizantes (16,7 %), azúcar en sacos (15,0 %), nitrato (6,4 %) y carbón (2,3 %). Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2025 se encuentran Inkaferro Perú (49,0 %) movilizandov varillas de fierro y carga fraccionada diversa, Inka Agri Resources (12,3 %) movilizandov fertilizantes, San Jacinto (11,8 %) movilizandov azúcar en sacos, Orica Mining Services Perú (6,4 %) movilizandov nitrato y Minera Yanacocha (5,9 %) movilizandov carga fraccionada diversa.

<sup>12</sup> Otros fraccionado incluye carga fraccionada diversa como rollos de alambrrn, barra soldable, equipos de perforación, carga de proyecto, entre otros.



**Gráfico 15**  
**Tráfico de carga fraccionada, año 2025**  
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



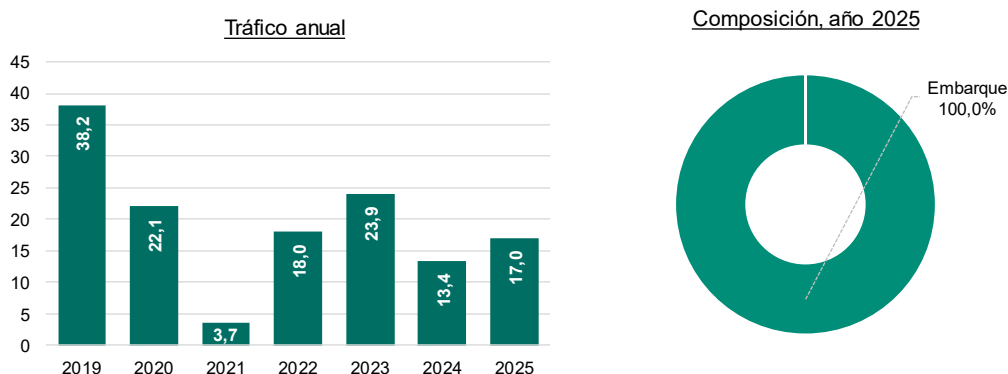
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Carga líquida a granel

47. El volumen de carga líquida a granel movilizada durante el año 2025 en el terminal ascendió a 17,0 mil toneladas, lo cual representó un incremento de 26,8 % respecto de lo registrado en el 2024 (13,4 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 16**  
**Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019 – 2025**  
(Miles de toneladas métricas)



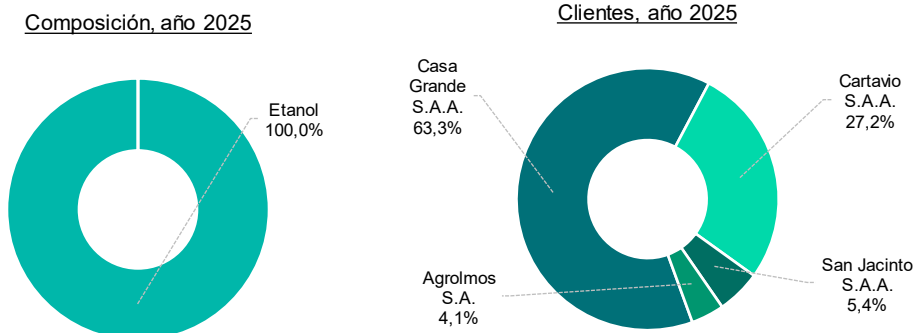
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. En cuanto a los productos de granel líquido que se movilaron durante el año 2025 debemos indicar que el 100% correspondió al etanol, siendo las empresas Casa Grande S.A.A. (63,3 %), Cartavio S.A.A. (27,2 %), San Jacinto S.A.A. (5,4 %) y Agrolmos S.A. (4,1 %) los clientes del TPMS que movilaron la totalidad de dicho tipo de carga.



### Gráfico 17 Tráfico de carga líquida a granel, año 2025 (Porcentaje de participación de carga movilizada)

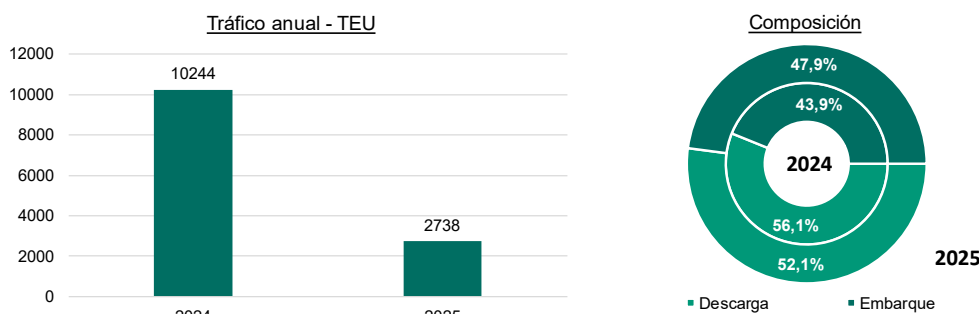


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Contenedores movilizados

49. En cuanto al tráfico de contenedores en el terminal, durante el año 2025 se movilizaron 9780,9 TM, significando una disminución del 79,3 % respecto al año 2024 (37 497,3 TM menos). En la misma línea, respecto a la cantidad de TEU<sup>13</sup> movilizados, se presentó una disminución de 73,3 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 10 244 a 2738 TEU, respectivamente. Sobre el particular, en 2025 dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 52,1 % del total, en tanto que las operaciones de embarque representaron el 47,9 % restante. Cabe indicar que en este tipo de carga no se presentaron operaciones de transbordo, cabotaje o tránsito.

### Gráfico 18 Tráfico de contenedores movilizados, 2024 – 2025 (TEU's)



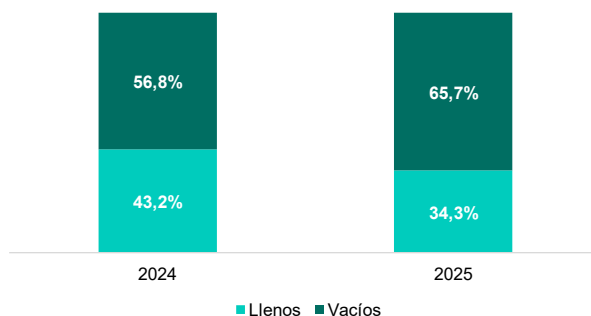
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Al analizar la evolución de la composición de los TEU movilizados en función a su condición *Lleno/Vacío*, se puede observar que en 2025 el tráfico de contenedores (medido en TEU) se ha encontrado representado principalmente por los contenedores vacíos, presentando una participación del 65,7 %, en tanto que el 34,3 % restante se concentró en los contenedores vacíos, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

<sup>13</sup> Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



**Gráfico 19**  
**Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, 2024 – 2025**  
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)

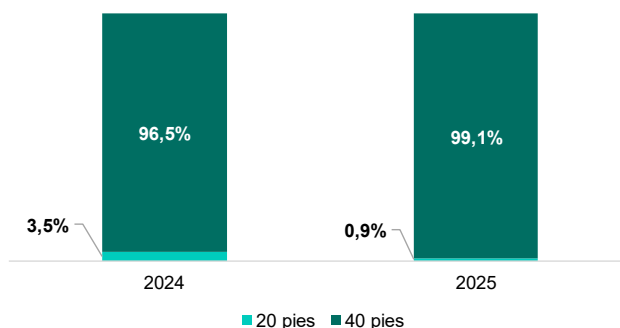


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

51. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2024 y 2025 se observa una mayor tendencia al empleo de contenedores de 40 pies, con participación del 99,1 % en el año 2025, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 20**  
**Composición de contenedores según capacidad, 2024 – 2025**  
(Porcentaje de participación del número de contenedores movilizados)

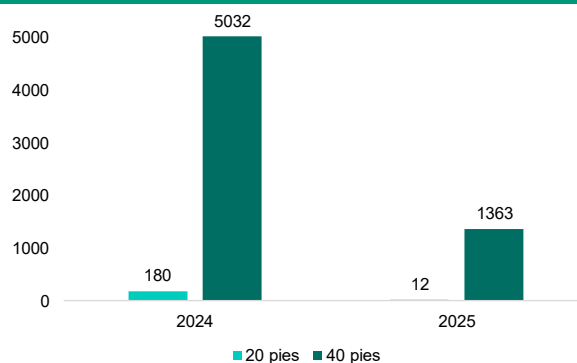


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

52. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2025, el número de contenedores de 40 pies es mucho más representativa que el número de contenedores de 20 pies, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 21**  
**Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, 2024 – 2025**  
(Número de contenedores movilizados)



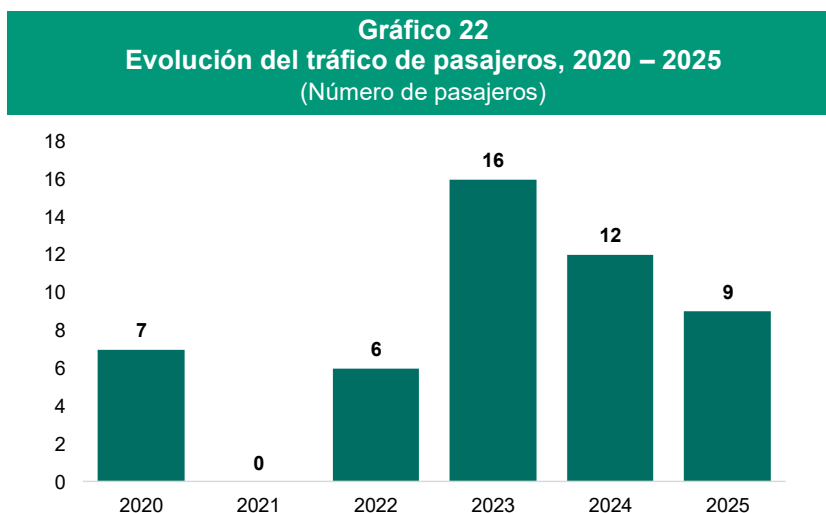
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



## **Tráfico de pasajeros**

53. En cuanto al tráfico de pasajeros en el terminal, durante el año 2025 se presentó una disminución de 25,0 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 12 a 9 pasajeros, respectivamente.



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

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

### **IV.1. Régimen tarifario**

54. 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.
55. 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.
56. 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.
57. 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>14</sup>, el ajuste anual de Tarifas de los servicios regulados brindados en dicho terminal se realizará únicamente en

<sup>14</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.



función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +3,01 % [ $RPI - X = 3,01 \% - 0 \%$ ]<sup>15</sup>.

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2025 – 2026</b>			
<b>(USD, sin IGV)</b>			
<b>Servicios</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Tarifas 2024/25 (Versión 027)</b>	<b>Tarifas 2025/26 (Versión 028)</b>
<b>Servicios Estándar a la Nave</b>			
Alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,559	1,605
Servicio de acceso a las naves	UAB	2,182	2,247
<b>Servicios Estándar a la Carga</b>			
<i>Embarque o Descarga internacional*</i>			
Carga fraccionada	Tonelada	16,859	17,366
Carga de cereal a granel	Tonelada	11,363	11,705
Carga de mineral a granel	Tonelada	16,859	17,366
Otras cargas secas a granel	Tonelada	11,363	11,705
Carga de granel líquido	Tonelada	2,245	2,312
Carga rodante	Tonelada	23,600	24,310
Contenedor de 20' lleno	Contenedor	134,878	138,937
Contenedor de 20' vacío	Contenedor	134,878	138,937
Contenedor de 40' lleno	Contenedor	168,611	173,686
Contenedor de 40' vacío	Contenedor	168,611	173,686
<b>Servicios Estándar al Pasajero</b>			
Pasajeros	Pasajero	7,488	7,713
<b>Servicios Especiales con Tarifa</b>			
Servicio de Refrigerado para Contenedores**	Contenedor/día	67,438	69,467

**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 del 07 de marzo de 2025 se encuentra en el Tarifario (versión 028) disponible en:  
<<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2025/tarifas/02/Tarifario%20STI%20v.028%20TPMS%20-%2007.03.25.pdf>> (último acceso: 16 de mayo de 2026).
- La información sobre tarifas vigentes a partir del 18 de noviembre de 2024 se encuentra en el Tarifario (versión 027) disponible en:  
<<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2025/tarifas/01/Tarifario%20STI%20v.027%20TPMS%20-%2018.11.24.pdf>> (último acceso: 16 de mayo de 2026).

Fuente: *Página web del Concesionario.*

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

## IV.2. Régimen de acceso

58. 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.
59. Así, al finalizar el año 2025, se contaban con seis (6) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de

<sup>15</sup> Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de setiembre de 2025 ascendió a 324,800 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	<b>Setiembre 2024</b>	<b>Setiembre 2025</b>	<b>Var%</b>
<b>CPI</b>	315,301	324,800	+3,01 %



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</b>			
<b>Contratos de acceso vigentes, año 2025</b>			
<b>(USD, sin IGV)</b>			
<b>USUARIO INTERMEDIO</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>MONTO</b>
<b>REMOLCAJE</b>			
Petrolera Transoceánica S.A.	1/04/2025	31/03/2026	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	1/04/2025	31/03/2026	112,55
<b>PRACTICAJE</b>			
Ejecutivos Marítimos S.A.C.	3/10/2025	2/10/2027	0
Ian Taylor Perú S.A.C.	1/05/2025	1/05/2026	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	9/10/2025	31/10/2027	0
PSA Marine Perú S.A.	1/04/2025	31/03/2026	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### IV.3. Servicios no regulados (precios)

60. 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.

<b>Cuadro 4</b>			
<b>Servicios especiales, periodo 2025 – 2026</b>			
<b>(USD, sin IGV)</b>			
<b>Servicios</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>Tarifas 2024/25</b> <b>(Versión 027)</b>	<b>Tarifas 2025/26</b> <b>(Versión 028)</b>
<b>Servicios Especiales en función a la Nave - Contenedores</b>			
Movilización de Carga en la misma bodega - 20 pies	Contenedor	100,0	100,0
Movilización de Carga en la misma bodega - 40 pies	Contenedor	110,0	110,0
Movilización de Carga vía muelle - 20 pies	Contenedor	140,0	140,0
Movilización de Carga vía muelle - 40 pies	Contenedor	160,0	160,0
<b>Servicios Especiales en función a la Nave - Carga fraccionada</b>			
Movilización de carga dentro de la misma bodega	Tonelada	13,5	13,5
Movilización de carga a otra bodega	Tonelada	20,0	20,0
Movilización de carga a otra bodega vía muelle	Tonelada	20,0	20,0
<b>Servicios Especiales en función a la Nave - Carga granel sólido</b>			
Movilización de carga dentro de la misma bodega	Tonelada	5,5	5,5
Movilización de carga a otra bodega	Tonelada	6,5	6,5
Movilización de carga a otra bodega vía muelle	Tonelada	6,5	6,5
<b>Servicios Especiales en función a la Carga - Carga granel líquido</b>			
Supervisión de Embarque de Granel Líquido	Jornada	-	2000,0
Pesaje Adicional	Camión	20,0	20,0
<b>Servicios Especiales en función a la Carga - Carga rodante</b>			
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario Carga Rod:	Tonelada	2,0	2,0
Transferencia Adicional a Solicitud del Usuario Carga F	Unidad	20,0	20,0

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## V. INVERSIONES

61. 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 2025, el compromiso de inversión de STI se encontró valorizado en USD 270,19 millones (incluyendo IGV)<sup>16</sup>.
62. 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:

### ➤ Etapa 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.
- 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.

63. Cabe señalar que, de acuerdo con lo señalado en el Plan de Negocios 2025, presentado por STI ante el Ositrán, al cierre del 2025 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.

<sup>16</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.

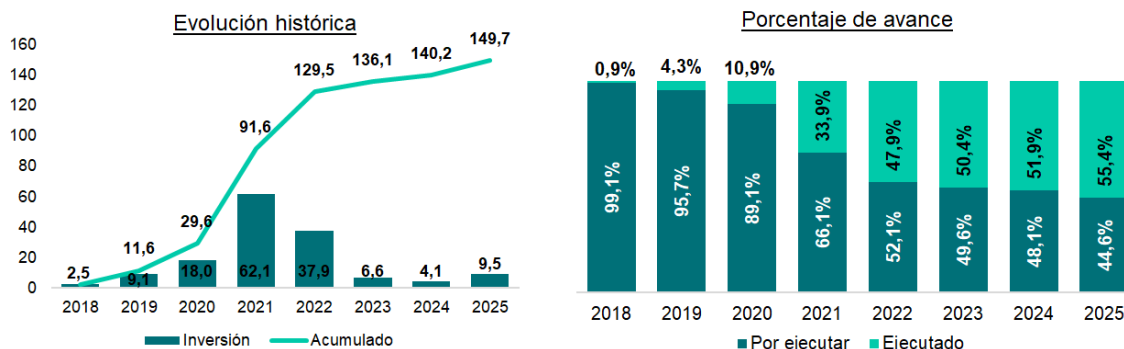


64. Adicionalmente, conforme al referido anexo 9, el Concesionario tiene un plazo máximo de sesenta meses contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión para la ejecución de las obras señaladas en las etapas 1 y 2.
65. Por otro lado, con relación a las etapas 3, 4 y 5, y la construcción 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.
66. 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.
67. 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.
68. 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>17</sup>. Esta obra cuenta con un plazo máximo de ejecución de 48 meses desde que se certifique el alcance de uno de los gatillos.
69. Durante el año 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 9,46 millones, monto 128,8 % superior a lo registrado en 2024 (USD 4,13 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 149,69 millones, representando un porcentaje de avance del 55,4 % del compromiso de inversión de STI.

<sup>17</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.



**Gráfico 23**  
**Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018 – 2025**  
(Millones de USD, incl. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Finalmente, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 se recibieron las siguientes inversiones:

- Inversión Discrecional N°13: Zona de Almacenamiento de Graneles Sólidos - Parque de Antracita para el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, inversión que se encuentra culminada, recibida y en operación desde el 23 de abril de 2025.

71. Asimismo, se encuentran en ejecución las siguientes Inversiones Discrecionales:

- Inversión Discrecional N°09: Construcción de Almacén de Residuos Sólidos, con una inversión estimada de USD 52 004,64, sin IGV, iniciada el 23 de octubre de 2025, y que al 31 de diciembre de 2025 presentaba un avance estimado acumulado del 89,89 %. Dicha Obra tiene un plazo de ejecución de ciento ochenta (180) días calendario, con fecha de culminación programada para el 21 de abril de 2026.
- Inversión Discrecional N°14: Implementación de tomas *reefer* para contenedores refrigerados segunda etapa, con una inversión estimada de USD 386 807,72, sin IGV, iniciada el 4 de noviembre de 2025, que al 31 de diciembre de 2025 presentaba un avance estimado acumulado del 69,20 %. Dicha Obra tiene un plazo de ejecución de ciento cincuenta (150) días calendario, con fecha de culminación programada para el 3 de abril de 2026.
- La Inversión Discrecional N°16: Implementación de tomas *reefer* para contenedores refrigerados segunda etapa, con una inversión estimada de USD 386 807,72, sin IGV, iniciada el 4 de noviembre de 2025, que al 31 de diciembre de 2025 presentaba un avance estimado acumulado del 50,71 %. Dicha Obra tiene un plazo de ejecución de ciento ocho (108) días calendario, con fecha de culminación programada para el 20 de febrero de 2027.

## VI. PAGOS AL ESTADO

72. 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.

73. 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 %).

74. 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.
75. Así, durante el año 2025, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 9,45 millones, lo que representa un incremento del 12,0 % en comparación con los S/ 8,34 millones registrados el año 2024. Este monto se desglosa en S/ 2,38 millones por concepto de aportes por regulación, un 15,7 % más que en 2024, y S/ 7,07 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, un 10,8 % más que lo pagado en 2024, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 5 Pagos al Estado, periodo 2018 – 2025 (Miles de Soles, sin IGV)								
Concepto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<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>	<b>7 065,7</b>
<i>Autoridad Portuaria Nacional - APN</i>	<i>106,7</i>	<i>2 295,3</i>	<i>2 443,3</i>	<i>4 483,5</i>	<i>5 509,6</i>	<i>5 332,8</i>	<i>6 250,6</i>	<i>6 927,2</i>
<i>Aporte a FONCEPRI</i>	<i>2,1</i>	<i>45,9</i>	<i>48,9</i>	<i>89,7</i>	<i>110,2</i>	<i>106,7</i>	<i>125,0</i>	<i>138,5</i>
<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>2 382,2</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>	<b>9 447,9</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.

## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

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

76. 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:

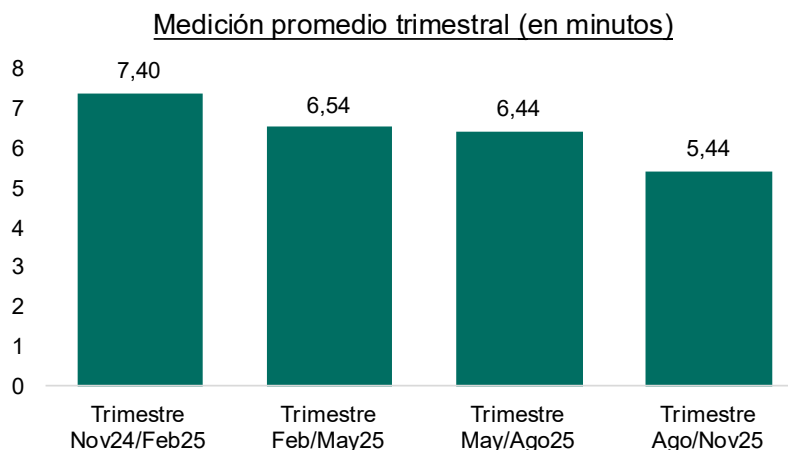
##### Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave

77. 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 cuente 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.
78. 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 2025 no se registraron operaciones que incumplan el nivel de servicio indicado. Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave fluctuó en un rango de 5,44 a 7,40 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre noviembre 2024–febrero 2025.

<sup>18</sup> Mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



**Gráfico 24**  
**NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2025**

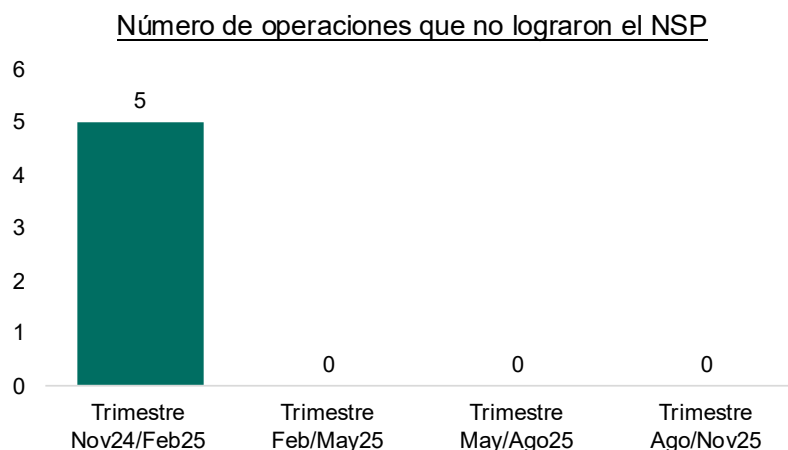


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

79. 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.
80. 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>19</sup>, durante el año 2025 se registraron 5 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, las cuales tuvieron lugar en el trimestre noviembre 2024–febrero 2025. Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo para el desatraque de la nave fluctuó en un rango de 10,18 a 18,20 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre noviembre 2024–febrero 2025.

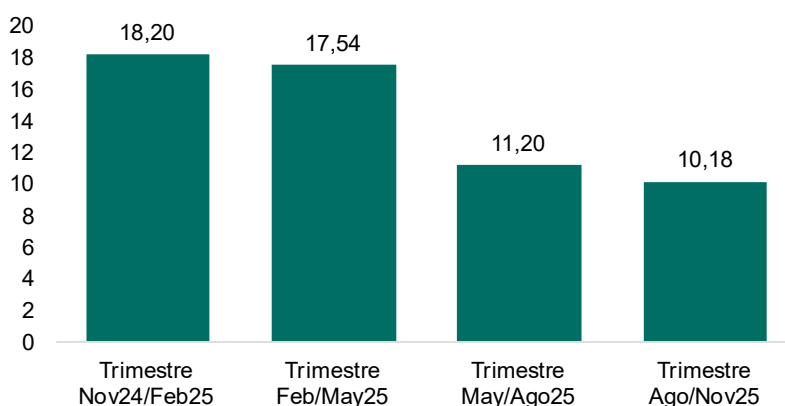
**Gráfico 25**  
**NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2025**



<sup>19</sup> Ídem.



Medición promedio trimestral (en minutos)



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

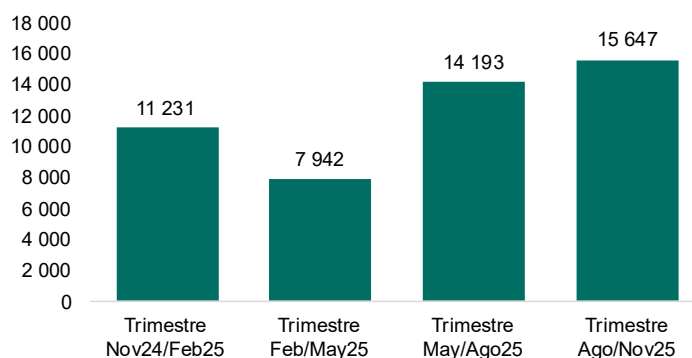
## b. Niveles de indicadores de servicio para la atención de los usuarios

### Tiempo de recepción de la carga

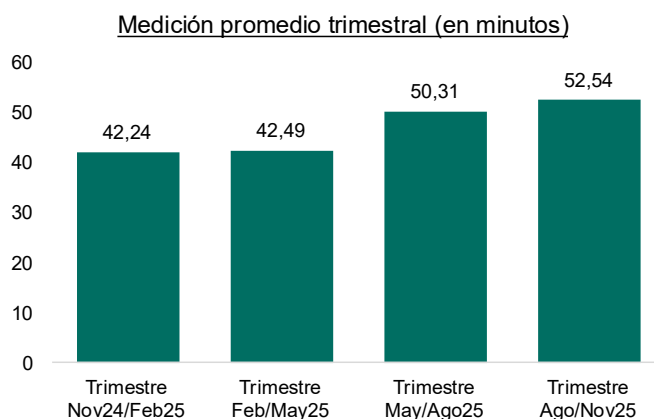
81. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, medido para cada operación individual, el tiempo de recepción de la carga no deberá exceder de cuarenta (40) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Al respecto, el referido Anexo 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.
82. 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>20</sup>, durante el año 2025 se registraron 49 013 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose que el mayor número se dieron en el trimestre agosto-noviembre 2025 (15 647 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 42,24 a 52,54 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre agosto-noviembre 2025.

**Gráfico 26**  
**NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2025**

Número de operaciones que no lograron el NSP



<sup>20</sup> Ídem.

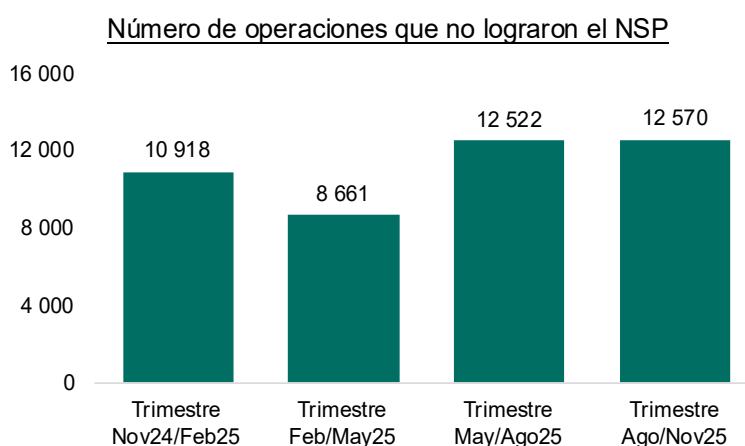


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

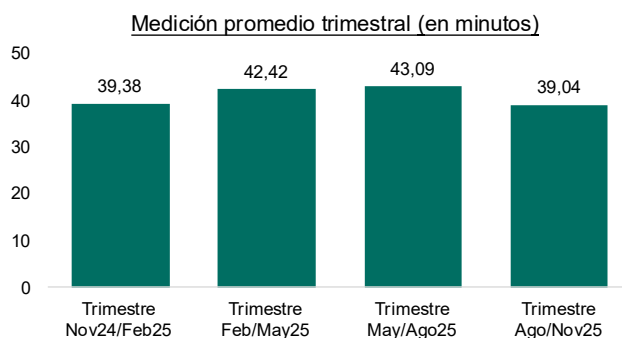
### **Tiempo de entrega de la carga**

83. 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.
84. 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>21</sup>, durante el año 2025 se registraron 44 671 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el trimestre agosto-noviembre 2025 (12 570 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 39,04 a 43,09 minutos, siendo menor el tiempo promedio en el trimestre agosto-noviembre 2025.

**Gráfico 27**  
**NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2025**



<sup>21</sup> Ídem.



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

## VII.2. Accidentes

85. Durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el TPMS ascendió a seis (6), lo cual representó un ligero aumento respecto a lo observado el año anterior (5 accidentes). Sobre el particular, dichos accidentes tuvieron como resultado únicamente daños personales (heridos).

<b>Cuadro 6</b>					
<b>Accidentes reportados en el terminal, año 2025</b>					
(Expresado en número de ocurrencias)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	1	B	1	0	0
Febrero	0	-	0	0	0
Marzo	1	B	1	0	0
Abril	0	-	0	0	0
Mayo	0	-	0	0	0
Junio	0	-	0	0	0
Julio	0	-	0	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	2	B	2	0	0
Octubre	2	B	2	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	0	-	0	0	0
<b>Acumulado</b>	<b>6</b>		<b>6</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.

86. En efecto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2025 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 2025.

## VII.3. Reclamos, sanciones y penalidades

87. En cuanto al número de reclamos recibidos por el Concesionario, durante el año 2025 se han registrados 3 reclamos, relacionados a temas de daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (1) y facturación/cobro (1) y calidad y oportuna prestación del servicio (1). Cabe señalar que, en dicha oportunidad, los tres (3) reclamos presentados fueron declarados infundados.



88. Por otro lado, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>22</sup>, durante el año 2025 no se aplicaron sanciones ni penalidades sobre la empresa.

## VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

89. A continuación, se analiza la situación financiera de Terminal Portuario Paracas a partir de la información presentada en los Estados Financieros para el ejercicio 2025.

### VIII.1. Estado de Resultados Integrales

90. 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 al periodo 2020-2025.

<b>Cuadro 7</b>						
<b>Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 – 2025</b>						
<b>(Miles de USD)</b>						
<b>Año</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Ingresos por servicios prestados	24 006	41 477	45 182	45 910	56 318	64 851
Costos de servicios prestados	-14 162	-22 195	-29 008	-26 392	-29 453	-34 814
<b>Utilidad bruta</b>	<b>9 844</b>	<b>19 282</b>	<b>16 174</b>	<b>19 518</b>	<b>26 865</b>	<b>30 037</b>
Gastos de administración	-2 809	-4 411	-4 676	-4 608	-5 234	-6 564
Otros ingresos operativos	106	2 563	126	194	842	472
Otros gastos operativos	-35	-38	-48	-81	-1 184	-240
<b>Utilidad operativa</b>	<b>7 106</b>	<b>17 396</b>	<b>11 576</b>	<b>15 023</b>	<b>21 289</b>	<b>23 705</b>
Ingresos financieros	71	1	10 591	199	26	145
Gastos financieros	-231	-2 558	-11 015	-10 683	-10 063	-9 895
Diferencia en cambio, neta	-325	-18	2	-89	88	-649
<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>	<b>13 306</b>
Impuesto a las ganancias	-2 131	-5 082	-2 917	-1 470	-3 569	-3 255
<b>Utilidad neta</b>	<b>4 490</b>	<b>9 739</b>	<b>8 237</b>	<b>2 980</b>	<b>7 771</b>	<b>10 051</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.

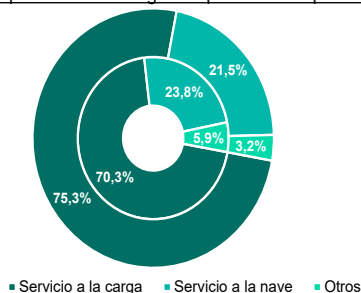
91. Al respecto, con relación al año 2025, se puede observar que STI facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de USD 64,9 millones, lo que representó un incremento de USD 8,5 millones (+15,2 %) respecto del ejercicio 2024. En cuanto a la composición de estos ingresos, el 75,3 % provino de la prestación de servicios a la carga y el 21,5 % de servicios a la nave, tal como puede observarse en el siguiente gráfico. Cabe precisar que, aunque dichas proporciones mantienen la estructura observada en 2024, se evidencian cambios para el año 2025, 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.

<sup>22</sup> *Ídem.*

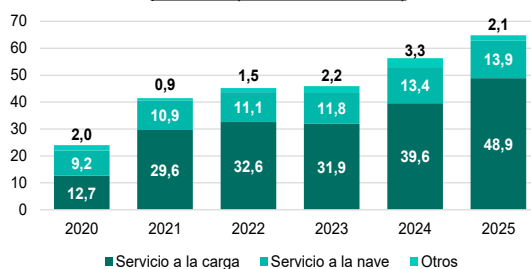


## Gráfico 28 Ingresos por prestación de servicios de STI

Composición de los ingresos por servicios prestados



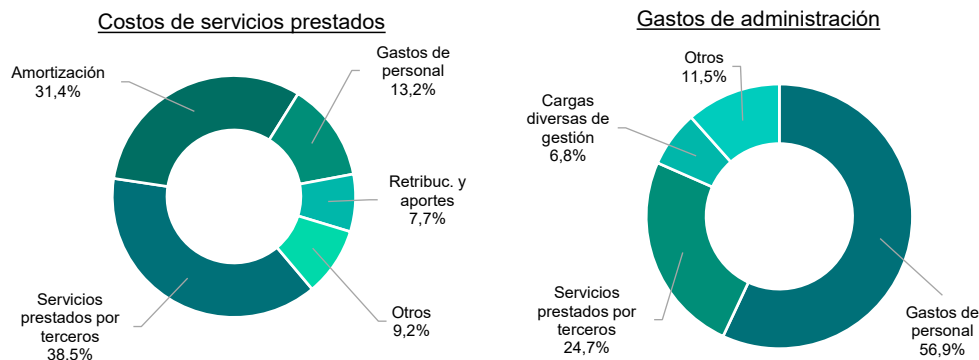
Evolución de los ingresos anuales por servicios prestados (en millones de USD)



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

92. Como se observa en el gráfico anterior, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados entre los años 2020 y 2025, se evidencia una tendencia creciente sustentada, principalmente, por el dinamismo de los ingresos por servicios a la carga. Esta partida, tras experimentar una expansión significativa de +133,0 % entre 2020 y 2021, mostró un comportamiento estable en torno a los USD 32,6 millones en 2022 y USD 31,9 millones en 2023. Posteriormente, retomó su trayectoria expansiva al registrar USD 39,6 millones en 2024 y alcanzar su nivel histórico más alto con USD 48,9 millones al cierre del ejercicio 2025.
93. En contraste, los ingresos por servicios a la nave presentaron un crecimiento más uniforme y moderado durante el mismo periodo, registrando variaciones anuales paulatinas (USD 11,1 millones en 2022, USD 11,8 millones en 2023 y USD 13,4 millones en 2024), hasta situarse en USD 13,9 millones al término de 2025. Por su parte, la cuenta de otros ingresos exhibió un comportamiento acotado y fluctuante en los años previos, oscilando entre los USD 1,5 millones y USD 3,3 millones, para finalizar el ejercicio 2025 en USD 2,1 millones.
94. 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 2025 estos ascendieron a USD 34,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 5,4 millones (+18,2 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 53,7 % de los ingresos totales del ejercicio 2025.

## Gráfico 29 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2025



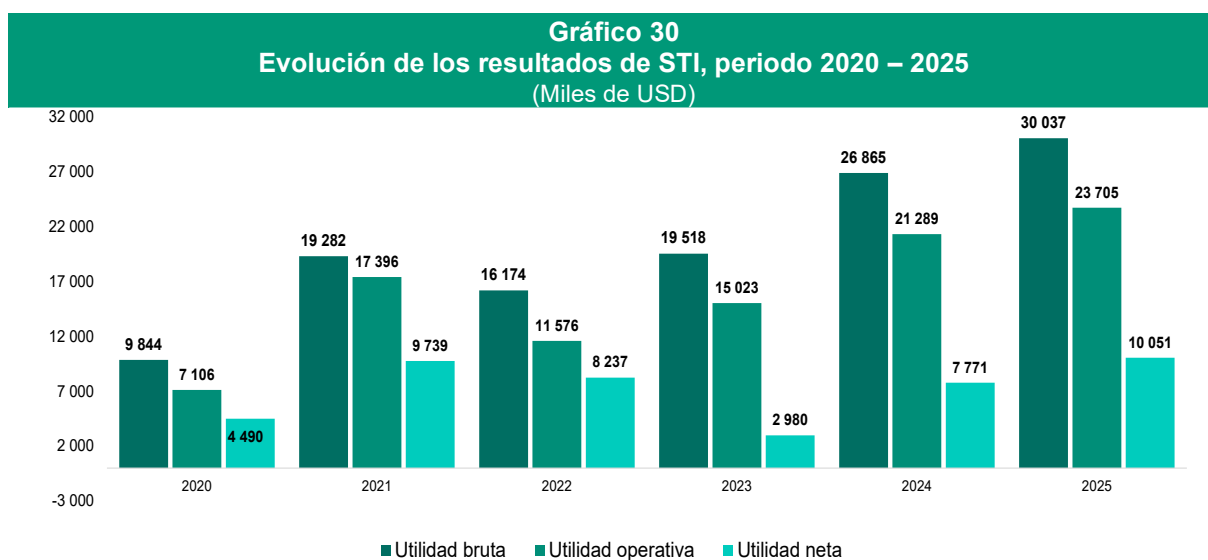
Fuente: Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. Al respecto, como se puede observar en el gráfico anterior, en el año 2025 los costos de servicios prestados se encontraron compuestos principalmente por Servicios prestados por terceros (38,5 %), Amortización (31,4 %) y Gastos de personal (13,2 %), ascendiendo



dichas partidas en conjunto a USD 28,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,4 millones (+18,1 %) respecto de lo observado en el 2024.

96. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2025 estos ascendieron a USD 6,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 1 330 000 (+25,4 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos gastos representaron el 10,1 % de los ingresos totales del ejercicio 2025. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2025 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por Gastos de personal (56,9 %), Servicios prestados por terceros (24,7 %) y cargas diversas de gestión (6,8 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 5,81 millones, lo cual representa un incremento de USD 867 000 (+17,6 %) respecto de lo observado en el 2024.
97. 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 2020-2025.



**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.

98. Respecto a la utilidad bruta –definida como la diferencia entre los ingresos operativos y los costos totales de operación–, esta representa el beneficio obtenido por STI directamente de la prestación de servicios antes de gastos administrativos, financieros e impuestos. Entre los años 2020 y 2025, la utilidad bruta de la empresa mostró una tendencia positiva sostenida, alcanzando los USD 30,04 millones en el ejercicio 2025, lo que significó un incremento de USD 3,17 millones (+11,8 %) en comparación con el periodo previo. Con este resultado, la tasa de crecimiento promedio anual de la utilidad bruta se situó en +25,0 % durante el periodo bajo análisis, comportamiento que se explica principalmente por la expansión sostenida de los ingresos totales (+22,0 % en promedio anual).
99. Por su parte, la utilidad operativa –que mide el beneficio de la actividad principal tras deducir los gastos de administración, pero antes de costos financieros e impuestos– también exhibió una tendencia favorable entre 2020 y 2025. En el año 2025, esta partida alcanzó un total de USD 23,71 millones, registrando un incremento de USD 2,42 millones (+11,3 %) respecto al cierre de 2024. Así, la tasa de crecimiento promedio anual de la utilidad operativa para el periodo 2020-2025 fue de +27,3 %. Este dinamismo resulta sumamente favorable al considerar que los gastos administrativos crecieron a un promedio anual de +17,6 %, lo que evidencia que la escala de los ingresos operativos y las eficiencias de costos superaron el impacto de los mayores costos de gestión.



100. En relación con la utilidad neta de STI –que corresponde al resultado final del ejercicio tras deducir la totalidad de costos, gastos de administración, gastos financieros e impuesto a la renta–, se observa un comportamiento fluctuante pero con una marcada trayectoria ascendente en el mediano plazo. En el ejercicio 2025, la utilidad neta alcanzó los USD 10,05 millones, lo que representó un incremento de USD 2,28 millones (+29,3 %) frente a los resultados obtenidos en 2024.
101. En esa misma línea, la utilidad neta registró una tasa de crecimiento promedio anual de +17,5 % entre los años 2020 y 2025, lo cual guarda consistencia con la evolución positiva de los márgenes operativos intermedios, reflejada en el dinamismo de la utilidad bruta (+25,0 % anual en promedio) y de la utilidad operativa (+27,3 % anual en promedio). Cabe destacar que el Concesionario no registró pérdidas netas en ninguno de los periodos analizados, lo que ratifica la sólida generación de valor de la firma, respaldada por el crecimiento constante de sus ingresos por servicios portuarios.

## VIII.2. Estado de Situación Financiera

102. 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 correspondiente al periodo 2020-2025.

Cuadro 8						
Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2025						
(Miles de USD)						
Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo	3 469	1 776	6 635	3 388	3 928	685
Fondos restringidos	18 128	27 108	19 311	14 103	3 990	3 779
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 099	1 528	2 776	2 538	3 251	2 560
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	636	1 295	2 006	1 289	1 805	2 470
Otros activos financieros, neto	5 726	3 692	780	273	415	1 126
Otros activos no financieros	75	215	264	63	65	261
Inventarios, neto	86	715	323	446	277	487
<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>	<b>11 368</b>
Otros activos financieros, neto	2 297	323	0	0	0	0
Gastos pagados por anticipado	0	0	0	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	765	1 745	2 118	2 149	7 995	7 915
Activos por derecho de uso, neto	516	40	522	41	502	508
Activos intangibles, neto	92 699	143 872	152 775	148 608	142 746	141 725
Instrumentos financieros derivados	0	3 576	0	0	0	0
Activo por impuesto a las ganancias dif., neto	0	0	0	0	0	2 720
<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>152 868</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>	<b>164 236</b>
Obligaciones financieras	2 897	73	0	460	402	630
Cuentas por pagar comerciales	633	1 285	1 092	1 151	1 403	979
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 982	2 207	1 786	1 428	1 134	1 506
Otras cuentas por pagar	14 909	4 257	10 281	4 818	6 082	13 053
Pasivo por arrendamientos	579	91	537	174	561	540
<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>	<b>16 708</b>
Obligaciones financieras	43 037	96 076	112 484	110 551	110 286	109 672
Cuentas por pagar a partes relacionadas	35 000	38 649	37 681	16 287	5 864	1 458
Pasivos por arrendamientos	41	0	42	0	40	42
Instrumentos financieros derivados	141	0	0	0	0	0
Pasivo por imppto. a las ganancias dif., neto	1 872	7 482	4 126	2 455	2 897	0
<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>111 172</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>	<b>127 880</b>
Capital	12 910	12 910	12 910	31 623	31 623	31 623
Reserva legal	616	616	1 590	2 414	2 712	3 483
Resultados acumulados	9 979	19 718	4 981	1 537	1 970	1 250
Otras reservas de patrimonio	-100	2 521	0	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>36 356</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>	<b>164 236</b>

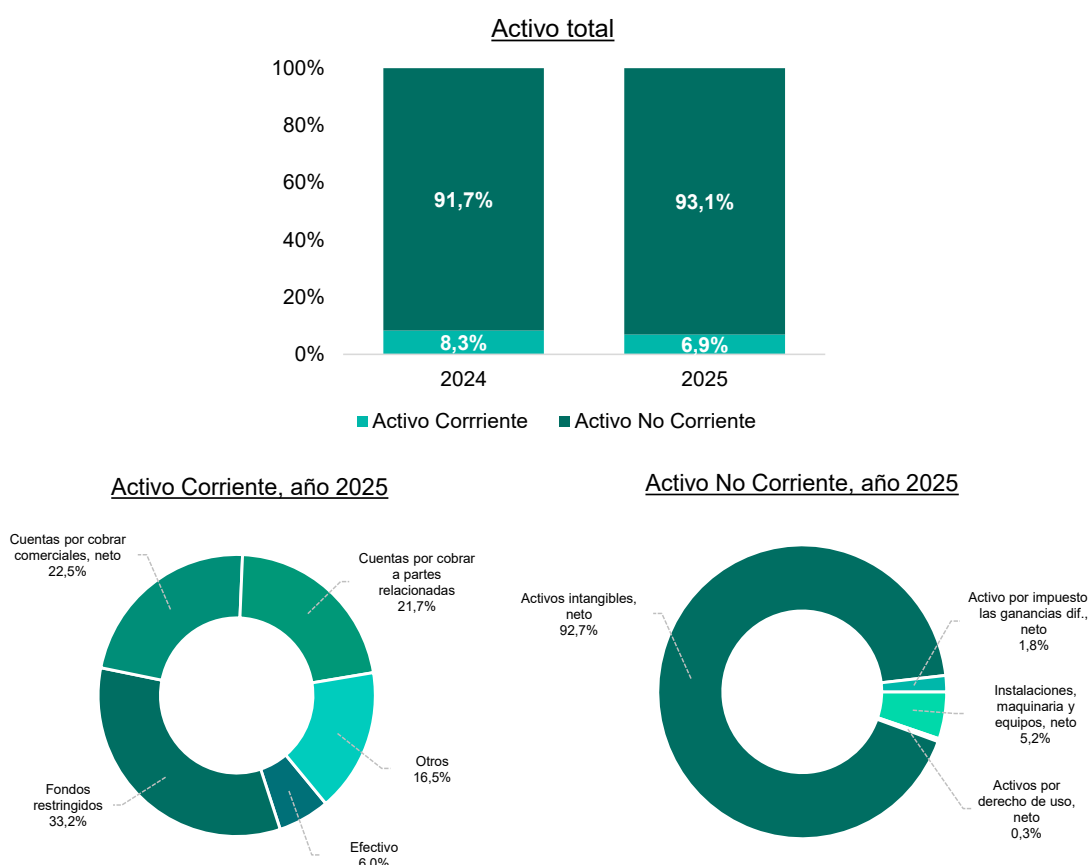
Fuente: Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



103. Al cierre del ejercicio fiscal 2025, los activos totales de STI ascendieron a USD 164,24 millones, lo que representó una ligera contracción de USD 0,74 millones (-0,45 %) en comparación con el saldo registrado al finalizar el año 2024. Esta estructura de activos estuvo compuesta en un 93,1 % por activos no corrientes, mientras que el 6,9 % restante correspondió a activos corrientes.
104. El análisis interno del activo corriente revela que estuvo integrado, principalmente, por fondos restringidos, los cuales representaron el 33,2 % del total corriente. Le siguieron en orden de importancia las cuentas por cobrar comerciales netas y las cuentas por cobrar a partes relacionadas, con participaciones del 22,5 % y 21,7 %, respectivamente, y la partida de efectivo y equivalentes de efectivo con una participación del 6,0 %.
105. Por su parte, el activo no corriente estuvo constituido mayoritariamente por activos intangibles netos, los cuales concentraron el 92,7 % de este rubro, mientras que la partida de instalaciones, maquinaria y equipos representó el 5,2 % del total no corriente.

**Gráfico 31**  
**Composición de activos de la empresa**  
(En términos porcentuales)

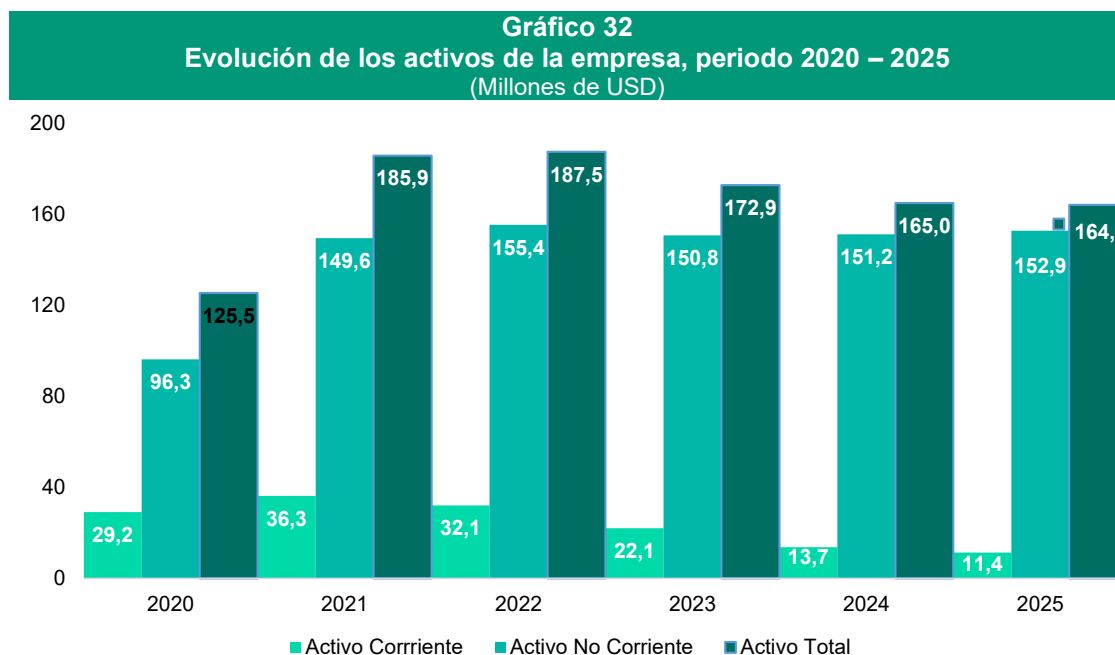


Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de STI, se observa una tendencia expansiva desde el año 2020, respaldada principalmente por el incremento de los activos no corrientes y, en particular, de los activos intangibles derivados del Contrato de Concesión suscrito con el Estado peruano.
107. No obstante, hacia los ejercicios 2024 y 2025 se evidenció una ligera contracción en el saldo consolidado de activos, situándose al cierre de 2025 en USD 164,24, lo que representó una disminución de 0,4 % (-USD 0,74 millones) en comparación con el año anterior. Esta reducción se explica, fundamentalmente, por la caída del 17,2 % en el activo corriente, el cual descendió de USD 13,7 millones en 2024 a USD 11,4 millones en 2025.



108. En contraste, el activo no corriente registró un leve incremento al pasar de USD 151,2 millones a USD 152,9 millones en el mismo periodo. Cabe destacar que la tasa de variación promedio anual de los activos totales entre los años 2020 y 2025 fue de +5,5 %, impulsada por el crecimiento sostenido de los activos no corrientes (+9,7 % en promedio anual) a lo largo del periodo analizado.



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

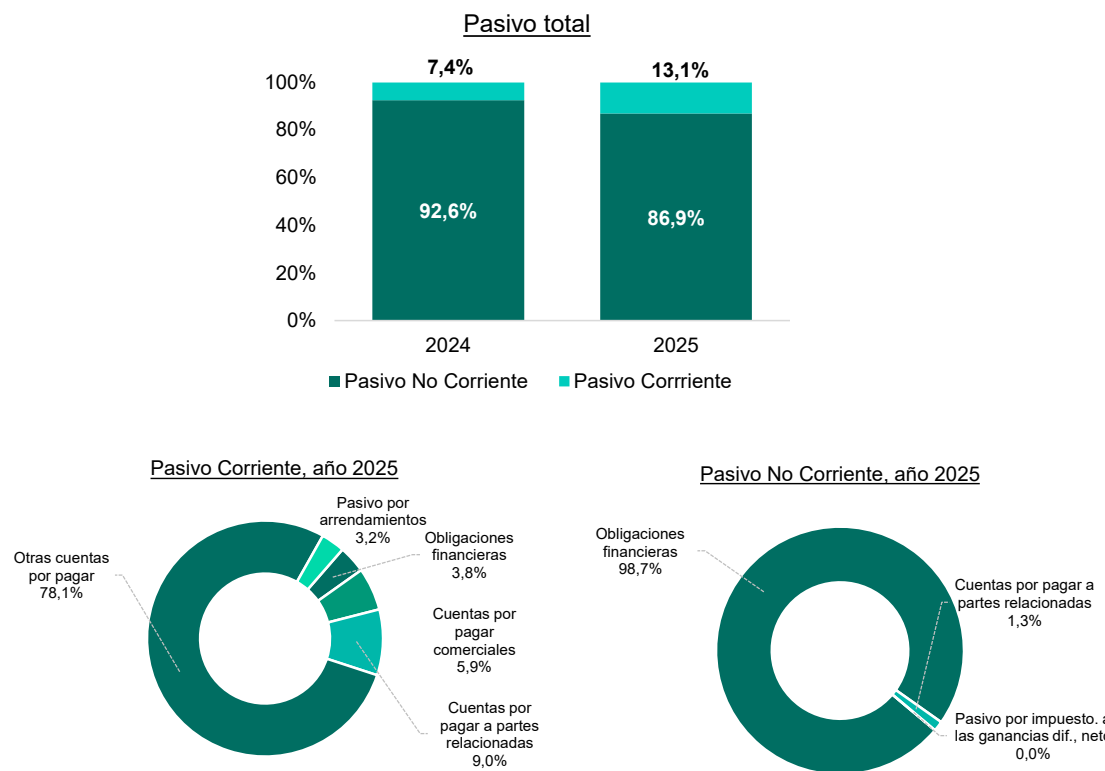
*Fuente:* Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

109. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de STI, al cierre del año 2025 estos ascendieron a USD 127,9 millones, lo cual representó una reducción de USD 0,8 millones (-0,6 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024.
110. Dicho total se encontró compuesto en un 86,9 % por pasivos no corrientes, mientras que el 13,1 % restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron principalmente de Otras cuentas por pagar, con una participación de 78,1 %, seguido de Cuentas por pagar a partes relacionadas y Cuentas por pagar comerciales, con participaciones de 9,0 % y 5,9 %, respectivamente.
111. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos casi en su totalidad por Obligaciones financieras, con una participación de 98,7 %, y por Cuentas por pagar a partes relacionadas, con una participación marginal de 1,3 %.



**Gráfico 33**  
**Composición de pasivos de la empresa**  
(En términos porcentuales)

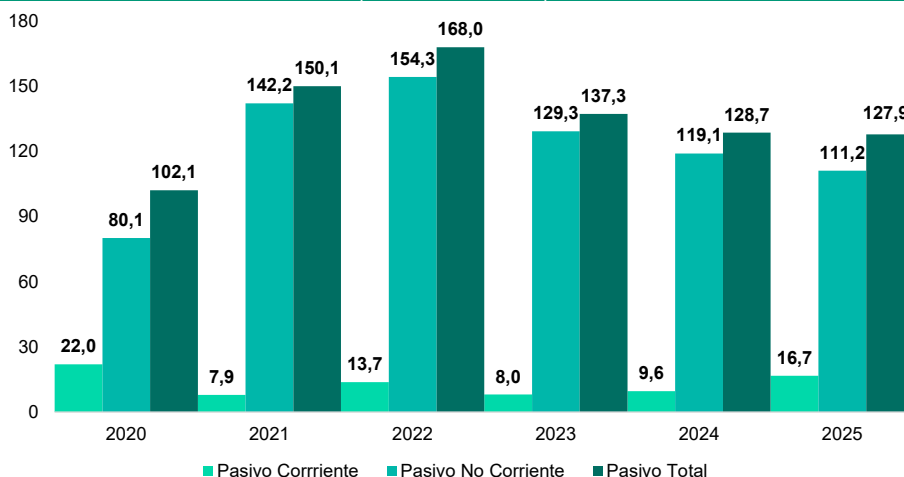


Fuente: Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de STI, se observa una tendencia general creciente desde el año 2020 hasta alcanzar su nivel máximo en 2022, seguida de una trayectoria de desapalancamiento continuo durante el último trienio. Este comportamiento se explica principalmente por la evolución de los pasivos no corrientes y, en particular, de las obligaciones financieras de la empresa. Al respecto, el año 2021 registró el mayor incremento en los pasivos no corrientes debido a la concertación de un préstamo bajo la modalidad de “Club Deal” –conformado por BBVA Banco Continental, Banco Santander S.A. e Itaú Corpbanca Sucursal New York– como parte del financiamiento para el proyecto de “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”.
113. De este modo, al cierre del ejercicio 2025, los pasivos totales de la compañía se situaron en USD 127,9 millones, de los cuales USD 111,2 millones corresponden a pasivos no corrientes y USD 16,7 millones a pasivos corrientes. Cabe destacar que la tasa de variación promedio anual de los pasivos totales entre los años 2020 y 2025 fue de +4,6 %, impulsada por el crecimiento de los pasivos no corrientes, los cuales registraron un incremento promedio de +6,8 % anual durante el periodo analizado.



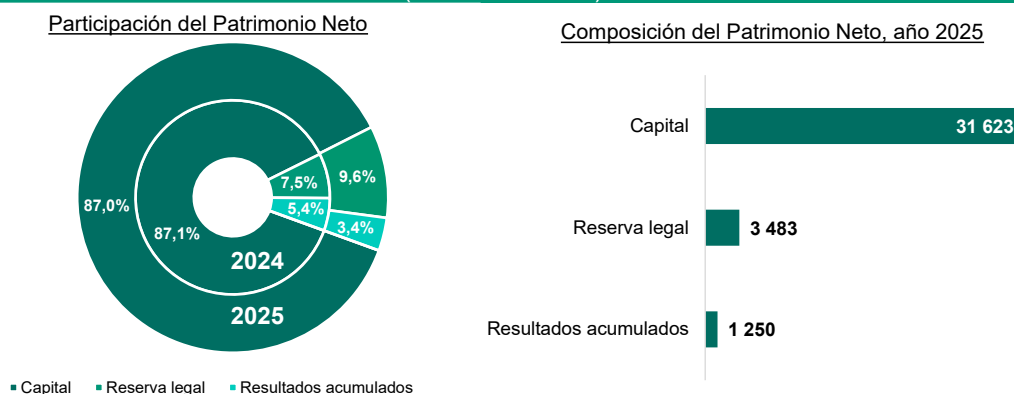
**Gráfico 34**  
**Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020 – 2025**  
(Millones de USD)



**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.

114. Finalmente, con relación al patrimonio neto de STI, al cierre del año 2025 este ascendió a USD 36,36 millones, lo que representa un incremento de USD 51 mil (+0,1 %) respecto al valor registrado en 2024. Esta variación positiva estuvo impulsada principalmente por la ampliación de la reserva legal a partir de las utilidades generadas. Al descomponer su estructura contable, se observa que el 87,0 % del patrimonio correspondía al capital suscrito y pagado por los accionistas (USD 31,62 millones), el 9,6 % a la reserva legal (USD 3,48 millones), y el 3,4 % restante a los resultados acumulados (USD 1,25 millones).

**Gráfico 35**  
**Composición del patrimonio neto de la empresa**  
(En miles de USD)



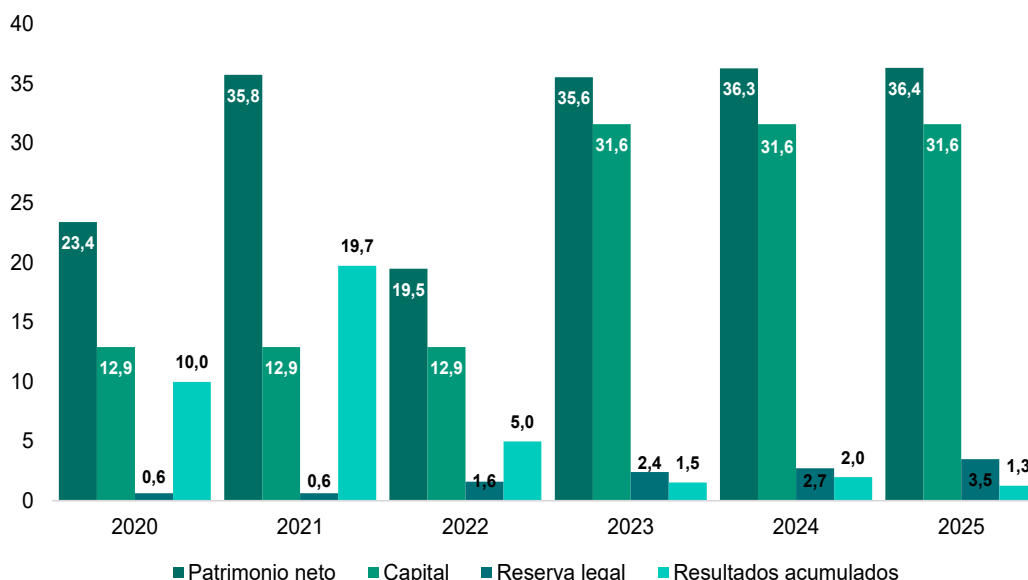
**Fuente:** Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presentó una tendencia general creciente respaldada inicialmente por la acumulación de utilidades y, posteriormente, por un significativo aporte de capital.
116. Al respecto, entre los años 2020 y 2022 la empresa mantuvo una estructura societaria regular, alcanzando un patrimonio total de USD 19,48 millones al cierre de 2022. Sin embargo, para el año 2023 se registró un incremento significativo en la cuenta de capital como resultado de la aprobación y suscripción de un aumento de capital social mediante la emisión de acciones comunes a valor nominal de S/ 1,00 cada una (fijando el capital emitido en USD 31,62 millones).



117. Este aumento permitió compensar la fuerte reducción en los resultados acumulados ocurrida debido a la distribución de dividendos acordada en los ejercicios previos por la Junta General de Accionistas, según consta en las Notas a los Estados Financieros. Tras consolidarse en USD 36,31 millones en el ejercicio 2024, al cierre de 2025 el patrimonio neto de la empresa alcanzó un valor de USD 36,36 millones, registrando una posición de estabilidad y situándose en el nivel más alto de todo el periodo analizado.

**Gráfico 36**  
**Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2020 – 2025**  
(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.

### VIII.3. Indicadores Financieros

118. 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.
119. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se hará uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2025.

#### a) Ratios de Liquidez

120. 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.
121. Para evaluar la liquidez de STI en el año 2025 se consideran los ratios de liquidez corriente o clásica, prueba ácida y 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 críticamente en comparación a lo observado en el ejercicio 2024.

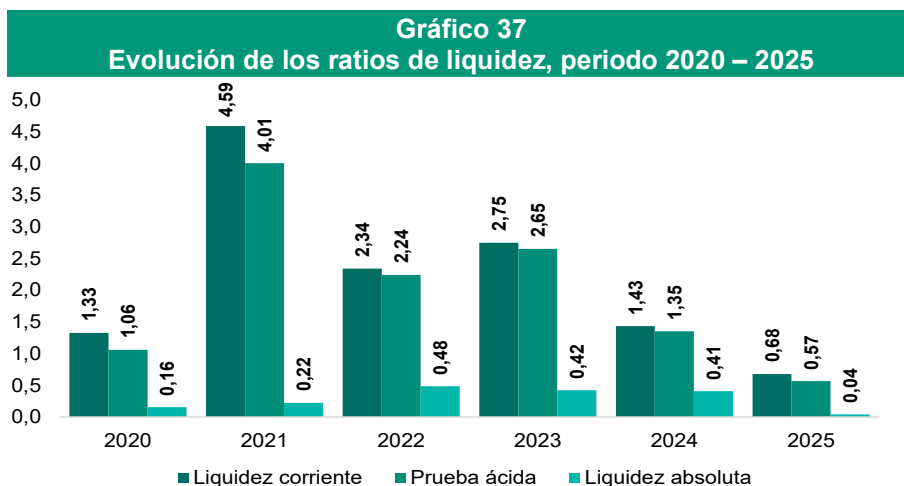


**Cuadro 9**  
**Ratios de liquidez, años 2024 y 2025**

Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	1,43	0,68
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otros activos financieros - Otros activos no financieros) / Pasivo Corriente	1,35	0,57
Liquidez absoluta	Efectivo / Pasivo Corriente	0,41	0,04
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	4 149	-5 340

*Fuente: Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

122. Al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2025 se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría únicamente de USD 0,68 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,43 en 2024). El valor de este ratio para 2025 responde tanto a la continua contracción del activo corriente (-17,2 % respecto a 2024) como al incremento sustancial del pasivo corriente (+74,4 %), lo que evidencia un agudo deterioro en la capacidad de la empresa para cubrir sus pasivos inmediatos.
123. 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 0,57 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,35 en 2024), debido a la reducción de activos líquidos a corto plazo en un contexto de fuerte aumento de obligaciones corrientes.
124. 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 y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,04 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio significativamente inferior a lo observado el año anterior (0,41 en 2024). En el año 2025 el efectivo disminuyó un 82,6 % (pasando de USD 3,93 millones a USD 0,69 millones), contracción que, sumada al incremento del pasivo corriente (+74,4 %), redujo los márgenes de este indicador directo de caja.
125. 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 los ejercicios 2024 y 2025 los indicadores volvieron a deteriorarse de forma generalizada. Este comportamiento se explica por la continua contracción del activo corriente en contraste con el incremento sustancial del pasivo corriente, lo que redujo la capacidad de la empresa para atender sus obligaciones de corto plazo, llevando los ratios por debajo de la unidad al cierre de 2025.



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

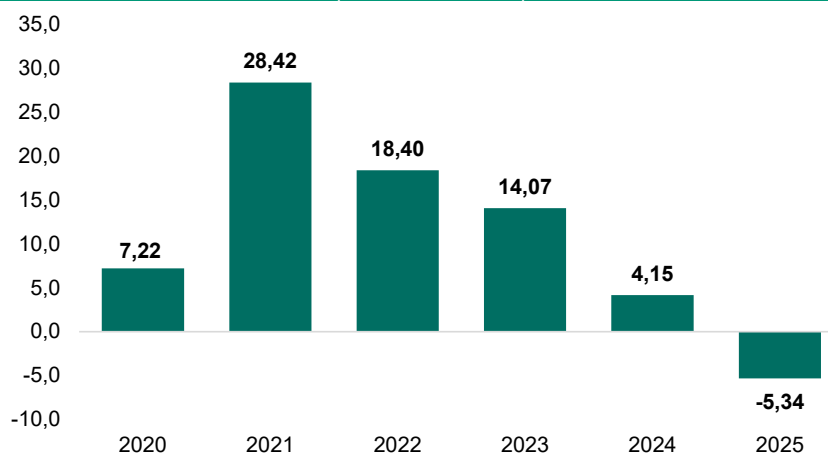
Fuente: Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

126. 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 2025 se calcula un capital de trabajo negativo de USD -5,34 millones, lo cual representó una disminución de USD 9,49 millones (-228,7 %) respecto de lo observado en el año 2024 (USD 4,15 millones).
127. 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 2025, el cual, tras mantenerse en niveles positivos durante la mayor parte del periodo, evidenció una tendencia decreciente sostenida que culminó en un saldo deficitario al cierre del último ejercicio. 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.
128. No obstante, desde 2021 el capital de trabajo ha seguido una trayectoria descendente, alcanzando su nivel más bajo y crítico en 2025. Este resultado obedece principalmente a la reducción progresiva de los activos corrientes y al incremento de los pasivos corrientes. A diferencia del período 2020–2024, en el que la empresa aún mantenía un capital de trabajo positivo, aunque cada vez más reducido, al cierre de 2025 se registra un déficit de capital de trabajo, reflejando una menor holgura financiera para atender sus obligaciones de corto plazo.



**Gráfico 38**  
**Evolución del capital de trabajo, periodo 2020 – 2025**  
(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

129. 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.
130. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de STI en el año 2025 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

**Cuadro 10**  
**Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025**

Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	3,544	3,517
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	0,780	0,779
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	0,074	0,131
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	0,282	0,284
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	1,282	1,284

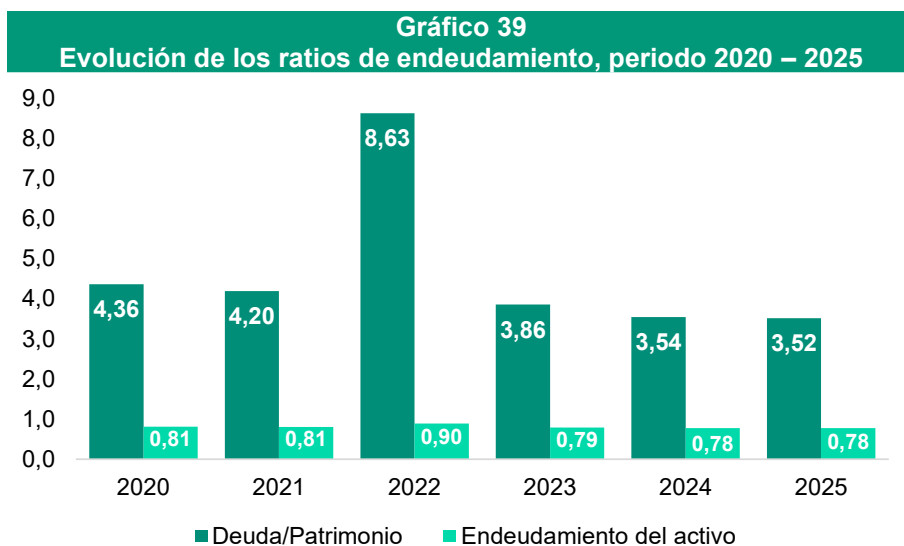
*Fuente:* Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

131. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una ligera reducción en el grado de endeudamiento absoluto asumido por la empresa al cierre de 2025 en comparación con el ejercicio 2024, manteniendo una proporción de activos totales respaldados por el patrimonio neto prácticamente idéntica a la del año previo.
132. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) incrementó sustancialmente su participación dentro del total de las obligaciones de la empresa (pasando de representar el 7,4 % en 2024 al 13,1 % en 2025), a diferencia del perfil de vencimientos de largo plazo observado el año anterior. Por otro lado, en comparación al año 2024, para el 2025 la empresa presenta niveles de autonomía financiera estables, conservando una estructura de capital con una alta dependencia de financiamiento externo, principalmente de carácter no corriente.



133. Al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2025 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 3,52 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio ligeramente inferior a lo observado el año anterior (3,54 en 2024), lo cual muestra una continuidad en la estabilidad de la solidez financiera al contraerse levemente su nivel de apalancamiento con fuentes externas. Al respecto, este resultado se explica por el incremento marginal del patrimonio neto al cierre de 2025, que aumentó en 0,1 % respecto a 2024, en combinación con una reducción del pasivo total de 0,6 % en comparación con el año anterior.
134. De forma similar, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2025 alrededor del 77,9 % del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio ligeramente inferior a lo observado el año anterior (78,0 % en 2024). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2025 (-0,6 % respecto a lo registrado en 2024), una caída levemente mayor a la observada en el activo total, el cual se contrajo en -0,45 % respecto a lo registrado en el año 2024.
135. Nótese 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 y consolidando una ligera reducción adicional hasta 3,52 al cierre de 2025. Además, el grado de endeudamiento del activo pasó del 81 % en 2020 al 78 % en 2024, manteniendo dicho nivel de participación constante (78 %) al finalizar el ejercicio 2025.



*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.

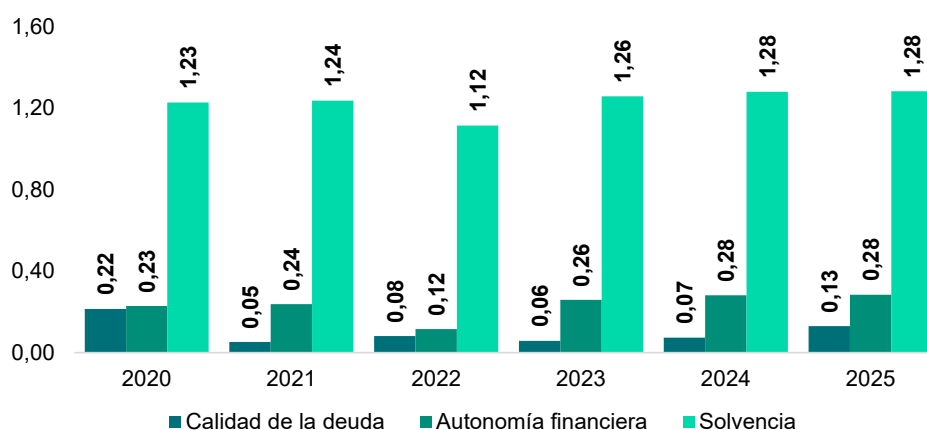
136. Un aspecto importante relacionado con el nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2025 se observa que el 13,1 % del pasivo total de STI corresponde a pasivos corrientes, una participación significativamente superior a la del año anterior (7,4 % en 2024), lo que sugiere que, si bien la mayor parte de la deuda de la empresa se concentra todavía en el largo plazo, la proporción exigible en el corto plazo ha aumentado de forma notable, representando una parte mayor dentro del total de obligaciones.
137. Cabe señalar que, al cierre de 2025, si bien el pasivo total se redujo en 0,6 % respecto al año anterior, el pasivo corriente registró un incremento del 74,4 %. Este comportamiento



combinado explica el aumento observado en el ratio de calidad de la deuda, el cual pasó de 7,4 % en 2024 a 13,1 % en 2025. Aunque el pasivo corriente mantiene una participación minoritaria dentro del total del endeudamiento, su acelerado crecimiento en el último ejercicio ha elevado de manera importante la proporción de deuda exigible en el corto plazo, tal como se comentó previamente.

138. Al cierre de 2025, el ratio de autonomía financiera se mantuvo en 0,284 veces, nivel ligeramente mayor al registrado en 2024 (0,282 veces). Esto indica que, por cada dólar de pasivo total, la empresa dispone de USD 0,28 de patrimonio neto como fuente de financiamiento propio. La estabilidad del indicador responde a la evolución similar de sus componentes, dado que el patrimonio neto registró un incremento marginal de 0,1 %, mientras que el pasivo total disminuyó en 0,6 % respecto al ejercicio anterior.
139. En cuanto al ratio de solvencia, este se mantuvo en 1,284 veces al cierre de 2025, nivel ligeramente menor al observado en 2024 (1,282 veces). Lo anterior implica que la empresa cuenta con USD 1,284 de activos por cada dólar de pasivo total, evidenciando que el valor de sus activos continúa siendo suficiente para respaldar la totalidad de sus obligaciones. La estabilidad del indicador se explica por la evolución similar de los activos y pasivos totales, los cuales registraron variaciones de -0,4 % y -0,6 %, respectivamente, en comparación con el ejercicio anterior.
140. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde 2020. Ambos indicadores muestran una tendencia general decreciente hasta 2022, seguida de una recuperación gradual en 2023 y 2024, para finalmente consolidar una tendencia de estabilización durante el ejercicio 2025.

**Gráfico 40**  
**Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2020 – 2025**



*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.

141. Al respecto, 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, sumada a una contracción paralela del balance en 2025, contribuyó a estabilizar la posición financiera de la empresa. Dicha dinámica de largo plazo contrasta con el comportamiento reciente del ratio de calidad de la deuda, el cual, tras descender de 0,22 en 2020 a 0,07 en 2024, experimentó un repunte hasta alcanzar un valor de 0,13 en 2025, debido a la mayor exigibilidad de compromisos corrientes en el último año.
142. Cabe precisar que el comportamiento histórico de los ratios analizados se sustenta en la evolución de los principales componentes del balance general entre los años 2020 y 2025. En dicho periodo, el activo total de STI registró una tasa de crecimiento promedio anual



de 5,5 %, ritmo superior al incremento observado en el pasivo total (+4,6 %). Este diferencial positivo refleja una menor dependencia del financiamiento externo en la estructura de activos bajo una perspectiva de largo plazo. Por su parte, el patrimonio neto mostró un crecimiento anual promedio de 9,2 %, lo que refuerza la solidez observada en los niveles basales de autonomía financiera de la empresa.

### c) Ratios de Rentabilidad

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

Cuadro 11				
Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025				
Ratio	Fórmula	2024	2025	
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,48	0,46	
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,38	0,37	
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,14	0,15	
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,59	0,56	
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,21	0,28	
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,05	0,06	

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

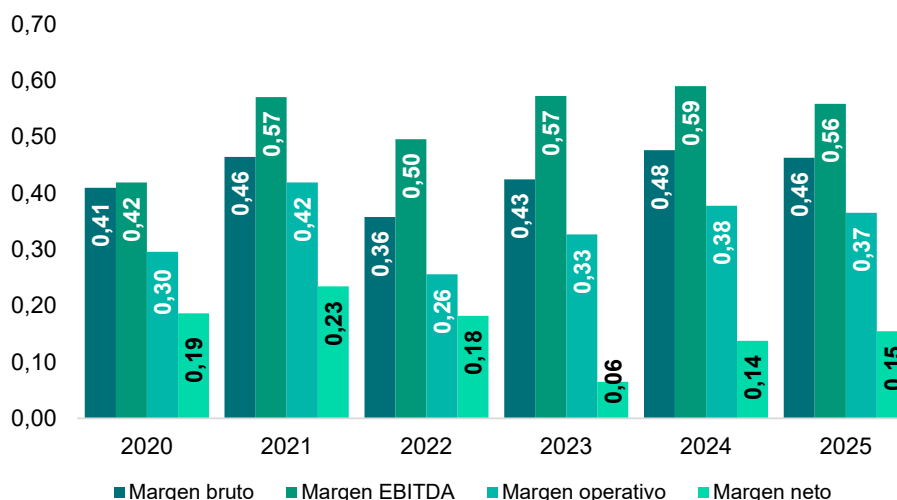
145. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una consolidación en la mejora de la rentabilidad de la empresa en 2025 en comparación con el año anterior, principalmente a nivel neto, operativo y de retornos sobre la inversión. Esta expansión está directamente asociada al incremento de las utilidades operativas (+11,3 %) y netas (+29,3 %) obtenidas durante el ejercicio.
146. Asimismo, el indicador ROE registró un incremento significativo al pasar de 0,21 en 2024 a 0,28 en 2025, reflejando una optimización en la rentabilidad del capital aportado por los accionistas. Del mismo modo, el ROA se elevó de 0,05 a 0,06 en comparación con el año anterior, lo que sustenta una mayor eficiencia en la explotación de los activos para la generación de ganancias del periodo.
147. El análisis del margen bruto correspondiente al ejercicio 2025 muestra que la empresa generó USD 0,46 de utilidad bruta por cada dólar de ingresos operativos, luego de deducir los costos asociados a la prestación de servicios. Este indicador registró una ligera disminución respecto al ejercicio 2024 (USD 0,48), lo que se explica por un crecimiento de los costos de servicios prestados (+18,2 %) superior al incremento de los ingresos por servicios (+15,2 %), reflejando una moderada presión sobre la rentabilidad bruta.
148. Por su parte, el margen operativo evidenció que la empresa obtuvo USD 0,37 de utilidad operativa por cada dólar de ingresos operativos, manteniendo niveles de eficiencia operativa relativamente estables respecto al ejercicio anterior (USD 0,38 en 2024). Cabe indicar que una situación similar se observa al analizar el margen EBITDA para el 2025, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,56



de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización. No obstante, dicha ganancia fue ligeramente inferior a la percibida el año anterior (USD 0,59 en 2024).

149. Por su parte, el margen neto mostró una mejora respecto al ejercicio anterior. En efecto, en el 2025, se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,15 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del período, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida en el 2024 (USD 0,14), esto explicado por mayores ingresos por servicios prestados.
150. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 el margen neto por dólar de ingreso ha revertido parcialmente su tendencia decreciente previa al cierre del ejercicio 2025, situándose en USD 0,15, lo que representa una tasa de variación anual promedio de -4,6 % entre los años 2020 y 2025. En contraste, los márgenes bruto y operativo evidencian una trayectoria general de crecimiento en el mismo periodo, con tasas de variación anual promedio de +2,3 % y +4,2 %, respectivamente, entre los años 2020 y 2025.

**Gráfico 41**  
**Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2020 – 2025**



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

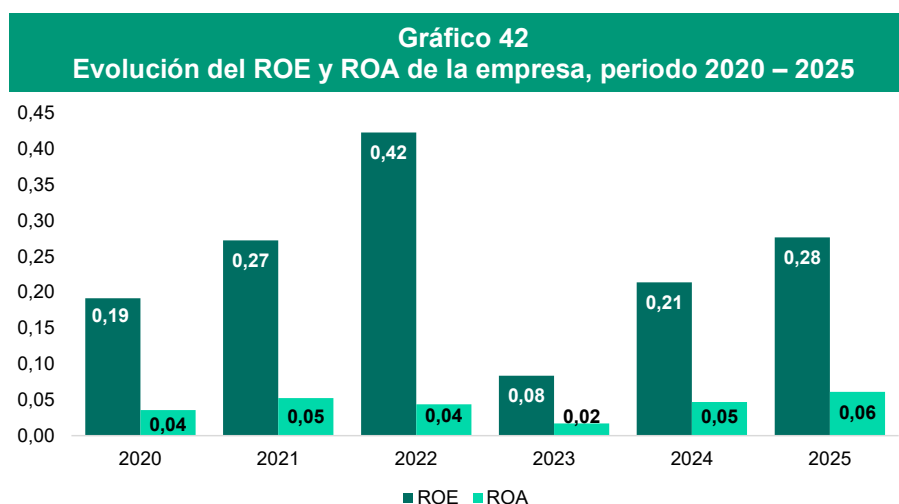
*Fuente:* Estados Financieros Auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

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

151. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2025, se obtuvo alrededor de USD 0,28 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,21 en 2024), 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 (+29,3 %) y una variación marginal del patrimonio neto (+0,1 %).
152. 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 2025, los activos totales de STI rindieron alrededor de USD 0,06 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2024 (USD 0,05), lo cual sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.



153. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa para el periodo 2020-2025.



*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.

154. Al respecto, es importante destacar, por un lado, la evolución fluctuante del ROE, el cual alcanzó su punto más alto en 2022 (0,42), seguido de una fuerte caída en 2023 y una recuperación sostenida en los años posteriores, llegando a 0,28 en 2025, su mejor nivel desde 2022. Por su parte, el ROA tuvo un comportamiento más estable pero moderado a lo largo del período, mostrando una tendencia de recuperación desde 2023 y alcanzando 0,06 en 2025, el valor más alto observado en la serie analizada. Cabe resaltar que ambos indicadores reflejan una mejora en la rentabilidad global de la empresa en 2025, en línea con los mejores resultados netos del ejercicio.

## IX. CONCLUSIONES

155. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry para el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el año 2025, el terminal atendió un total de 225 naves, esto es, 12,1 % por debajo que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en 31 naves menos. Por su parte, el volumen total de carga movilizada en el terminal presentó un aumento del 4,0 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 3949,5 a 4106,4 mil toneladas. El volumen promedio mensual de la carga movilizada en el terminal durante 2025 fue de 342,2 mil toneladas por mes.
  - (ii) Del total de carga movilizada durante el año 2025, el 98,2 % 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 1,1 % y 0,4 %, respectivamente. Cabe señalar que, durante el año 2025, al igual que en el año previo<sup>23</sup>, se registraron movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, los cuales representaron el 0,2 % del tráfico total de la concesión. Asimismo, se observó que las empresas Cargill Americas Perú y Sesuveca del Perú fueron los principales clientes de STI, seguido por las empresas ADM Andina Perú y Tino Excavaciones Perú.
  - (iii) Respecto al régimen tarifario, dado que con fecha 2 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

<sup>23</sup> No se registraban movimientos de carga contenedorizada desde el año 2021. Durante 2024 la participación de este tipo de carga representó el 1,2 % del total de carga movilizada.



meses disponible. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +3,01 %.

- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2025, 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 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 9,46 millones, monto 128,8 % superior a lo registrado en 2024 (USD 4,13 millones). Con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 149,69 millones, representando un porcentaje de avance del 55,4 % del compromiso de inversión de STI.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado peruano, durante el año 2025, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 9,45 millones, cifra 12,0 % superior a lo registrado en el año 2024 (S/ 8,43 millones). Sobre el particular, dicho monto estuvo compuesto de S/ 2,38 millones por concepto de aportes por regulación, monto 15,7 % superior al del 2024, y de S/ 7,07 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 10,8 % superior a lo pagado en el 2024.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a seis (6), lo cual representó un ligero incremento respecto a lo observado el año anterior (5 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Entre tanto, durante el año 2025 se registraron tres (3) reclamos, en contraste a la situación observada en el año 2024 donde no se presentaron reclamos. Cabe señalar que, los tres (3) reclamos presentados durante 2025 fueron declarados infundados.
- (viii) En 2025, STI reportó ingresos por servicios de USD 64,9 millones, lo que representó un incremento de USD 8,5 millones (+15,2 %) respecto a 2024. La distribución de estos ingresos muestra que el 75,3 % provino de los servicios de carga y el 21,5 % de los servicios a naves. Los costos de servicios prestados ascendieron a USD 34,8 millones (+18,2 %), compuestos principalmente por servicios de terceros, amortización y gastos de personal. Los gastos de administración totalizaron USD 6,56 millones, con un crecimiento de 25,4 %. Como resultado, la utilidad bruta alcanzó los USD 30,04 millones (+11,8 %) y la utilidad operativa se situó en USD 23,71 millones (+11,3 %). Asimismo, la utilidad neta registró un crecimiento significativo de 29,3 %, alcanzando USD 10,05 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 164,24 millones al cierre de 2025, lo que representa una reducción marginal del 0,4 % respecto al año anterior. Esta caída se explica principalmente por una disminución del 82,6 % en el efectivo disponible dentro del activo corriente. Por su parte, los pasivos totales se redujeron en 0,6 %, ubicándose en USD 127,88 millones, impulsados por una disminución del 6,6 % en los pasivos no corrientes. En contraste, el patrimonio neto aumentó en 0,1 %, alcanzando USD 36,36 millones, lo que refleja una estabilización en la estructura de capital.
- (x) Finalmente, en 2025, STI presentó una evolución mixta en sus indicadores financieros:
  - En términos de liquidez, se observó un marcado deterioro en la capacidad de cubrir obligaciones de corto plazo: el ratio de liquidez corriente se redujo a 0,68, la prueba ácida a 0,57, y la liquidez absoluta cayó a 0,04 por cada dólar de pasivo corriente.



- En cuanto al endeudamiento, la empresa fortaleció sutilmente su estructura de capital, con una reducción del ratio Deuda/Patrimonio a 3,52, manteniendo una constante dependencia del financiamiento externo al sostener la participación de la deuda en el activo total en 78,0 %. No obstante, la proporción de pasivos corrientes dentro del pasivo total se incrementó sustancialmente de 7,4 % a 13,1 %, reflejando una mayor exigibilidad de corto plazo.
- En materia de rentabilidad, STI mantuvo un desempeño favorable durante el 2025, evidenciando una sólida capacidad para generar beneficios a partir de sus operaciones. Si bien los márgenes bruto, operativo y EBITDA registraron ligeras reducciones, ubicándose en 0,46, 0,37 y 0,56, respectivamente, estos niveles continúan reflejando una adecuada eficiencia operativa. Por su parte, el margen neto mostró una mejora al pasar de 0,14 a 0,15, lo que indica una mayor capacidad de la empresa para convertir sus ingresos en utilidad final.
- Asimismo, los indicadores de rentabilidad sobre la inversión presentaron una evolución positiva: el ROE aumentó de 0,21 a 0,28 y el ROA de 0,05 a 0,06, evidenciando una utilización más eficiente tanto del patrimonio como de los activos para la generación de utilidades y una mayor creación de valor para los accionistas.



## 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	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Adenda 1:</b> 27 de noviembre de 2024 Sustituir las referencias a la tasa LIBOR por una nueva tasa basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread). En particular, se modificaron diversas cláusulas del contrato relacionadas con la tasa de referencia, el equilibrio económico-financiero, la caducidad y el régimen de penalidades, así como el Anexo 10 y el Anexo 17, manteniéndose vigentes las demás disposiciones contractuales.</li></ul>	Adenda 1
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.9. (p. 33)
7	Tipo de contrato	DBFOT (Diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia)	Cláusula 1.19.36 (p. 17)
8	Capital mínimo	USD 31 622 340,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 40)
9	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)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
10	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)
11	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)
12	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)
13	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</li> </ul>	Anexo 9 - Apéndice 2 (p. 195-198)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		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%.	
14	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)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: 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)
16	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)
17	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)
		<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: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuestos,</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 8.26. (p. 92)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
18	Equilibrio económico financiero -	<p>relacionados específicamente a la prestación del Servicio Estándar y reconocidos por el Concedente y/o el Regulador; y</p> <p>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.</p> <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>	
19	Pólizas de seguros de	<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)
20	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)
21	Niveles de servicio y productividad de	<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</li> </ul>	Anexo 3 (p. 163-167)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p>al tipo de carga conforme se establece en el numeral 1.3. del Anexo 3 del contrato de concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 sicigias ordinarias</li> </ul> <p>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>	
22	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 Ositrán, 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 Ositrán.</li> </ul>	Cláusula 8.24. (p. 90)
23	Tarifas	<p>Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la Concesión son:</p> <p><b>SERVICIOS ESTÁNDAR:</b></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><b>SERVICIOS ESPECIALES:</b></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</p>	Anexo 5 (p. 170-173)



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

N°	Tema	Contenido	Referencia
		<p>se cuente con la profundidad operativa a -10,5 metros referido al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias.</p> <p>** En el caso de los Servicios Estándar a los concentrados de mineral a granel y otras cargas a granel, se aplican descuentos del 56,67% y 50,54% respecto de las tarifas máximas por el plazo de 30 y 24 meses, respectivamente. Dichos descuentos se aplicarán conforme las condiciones de prestación del servicio establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.</p>	
24	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

<b>Modalidad de concesión:</b>	Autofinanciada
<b>Plazo de concesión:</b>	30 años
<b>Período:</b>	2018-2025

a. Tráfico									
Indicador	Unidad de medida	2018 <sup>1/</sup>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	32	229	183	215	219	216	256	225
Carga total atendida	Toneladas	356 518	2 820 184	2 612 984	3 669 186	3 521 159	3 270 937	3 949 519	4 106 639
<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	1 901 755
Importación	Toneladas	216 482	1 871 851	2 191 231	2 666 188	2 127 270	1 661 218	1 984 986	2 172 953
Cabotaje	Toneladas	-	28 583	1 002	32 168	40 972	30 035	63 107	31 931
<b>Carga por tipo de producto:</b>									
Contenedorizada	Toneladas	-	2 795	-	243	-	-	47 278	9 781
Fraccionada	Toneladas	28 738	118 314	50 915	95 212	141 187	54 913	12 721	47 170
Graneles sólidos	Toneladas	324 045	2 660 908	2 539 967	3 570 054	3 361 975	3 192 090	3 876 115	4 032 689
Graneles líquidos	Toneladas	3 734	38 167	22 102	3 677	17 997	23 934	13 404	16 999
<b>Tráfico de contenedores:</b>									
Contenedores	Unidades	-	1 009	-	11	-	-	5 212	1 472
Contenedores	TEU	-	1 820	-	22	-	-	10 244	2 932

b. Ingresos operativos <sup>2/</sup>									
Concepto	Unidad de medida	2018 <sup>1/</sup>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<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>43 764,7</b>	<b>52 997,0</b>	<b>62 096,6</b>
Servicios a la nave	Miles de dólares	400,0	8 420,4	9 237,2	10 948,7	11 113,6	11 807,1	13 390,2	14 022,6
Servicios a la carga	Miles de dólares	1 860,4	14 011,2	12 726,8	29 619,1	32 610,4	31 921,2	39 552,2	48 036,3
Servicios al pasajero	Miles de dólares	-	75,2	20,5	-	10,1	36,4	54,5	37,8
<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>2 148,8</b>	<b>3 044,2</b>	<b>2 909,0</b>
Otros ingresos	Miles de dólares	75,8	698,3	12,7	-	-	-	-	-
<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>45 913,4</b>	<b>56 041,1</b>	<b>65 005,6</b>

**Nota:**

1/ STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

2/ 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, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

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

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefa de Regulación**

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

---

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