



INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry 2019

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
I.1. Composición del Concesionario	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de influencia	7
I.4. Principales activos de la Concesión	8
I.5. Hechos de importancia	8
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	8
II.1. Servicios estándar	8
II.2. Servicios especiales	9
II.3. Servicios no portuarios	10
II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	10
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	10
III.1. Principales clientes	10
III.2. Tráfico de servicios	10
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	16
IV.1. Tarifas	16
IV.2. Precios	17
IV.3. Cargos de Acceso.....	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado.....	22
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	23
VI.2. Accidentes	25
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades	25
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de resultados integrales	25
VII.2. Estado de situación financiera	26
VII.3. Ratios financieros	28
VIII. CONCLUSIONES	31
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	39

CUADROS

CUADRO 1: Tarifario de servicios regulados, 2018- 2019	17
CUADRO 2: Precio de los servicios especiales en función a la nave, 2018- 2019.....	18
CUADRO 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2018- 2019.....	19
CUADRO 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2018- 2019.....	20
CUADRO 5: Pagos al estado, 2018 - 2019	22
CUADRO 6: Niveles de servicios y productividad sin inversiones obligatorias	23
CUADRO 7: Niveles de servicios y productividad posterior a la Etapa 2	24
CUADRO 8: Estado de resultados	26
CUADRO 9: Estado de situación financiera	27
CUADRO 10: Ratios de liquidez.....	28
CUADRO 11: Ratios de apalancamiento / endeudamiento	29
CUADRO 12: Ratios de rentabilidad	30

GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Número de naves por tipo de servicio, 2018 - 2019.....	11
GRÁFICO 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2018 – 2019	12
GRÁFICO 3: Tráfico de carga fraccionada, 2018 - 2019.....	13
GRÁFICO 4: Tráfico de carga sólida a granel, 2018 - 2019	14
GRÁFICO 5: Tráfico de carga líquida a granel, 2018 – 2019	15
GRÁFICO 6: Tráfico de pasajeros nacional e internacional, 2018 – 2019	15
GRÁFICO 7: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2018 - 2019	22
GRÁFICO 8: Número de accidentes en el terminal, 2018 - 2019.....	25

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto.....	6
--	---

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (en adelante, TPMS) para el año 2019. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

El 1 de octubre de 2018, Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, Concesionario o Terminal Salaverry) suscribió con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) por una vigencia de 30 años.

La Concesión del TPS implica cinco etapas de inversiones de las cuales las dos primeras corresponden a inversiones obligatorias que comprenden en la implementación de un dragado, reparación de los muelles 1 y 2, construcción de silos, adquisición de grúas móviles, entre otras. El resto de las etapas (3, 4 y 5) se activan con gatillos en función de la demanda; en particular, en las Etapas 3 y 4 se aumentarán las capacidades de almacenamiento y equipamiento en muelle para graneles limpios y, en la Etapa 5, se implementará equipamiento para minerales. Adicionalmente a las anteriores Etapas, el Concesionario estará obligado, al cumplirse el gatillo correspondiente, de construir una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo.

En el 2019, el tráfico total de carga fue de 2,8 millones de toneladas, de las cuales el 94,1% correspondió a carga sólida a granel. Los principales clientes están representados por los consignatarios de la carga, en particular, en dicho año sus principales clientes fueron Gold Field La Cima S.A., Contilatin del Perú S.A. y Chimu Agropecuaria S.A. que movilizaron carga sólida a granel.

La cantidad demandada por los servicios estándar, en el TPMS, han mostrado una expansión respecto al año anterior. Así, el número de naves atendidas se incrementó en 21 (+10,1%), en línea con la culminación de las inversiones del muelle y dragado. En el mismo sentido, el tráfico de carga se aumentó en 29,3%, 8,8% y 12,5% respecto al año anterior para los tipos fraccionada, sólida a granel y líquida a granel, respectivamente. En cuanto a la carga en contenedores, esta presentó un aumento de 35 veces a lo movilizado en el 2018 y, a la fecha, no se ha movilizado carga del tipo rodante. Finalmente, transitaron 14,4 miles de pasajeros, exclusivamente, del exterior.

Las tarifas de los servicios regulados se han incrementado respecto al 2018; sin embargo, dicho incremento no superó el 1,7% por ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. En contraste con ello, durante el 2019, el Concesionario mantuvo los precios de los servicios especiales desde el inicio de la Concesión. Sin perjuicio de ello, durante dicho año se prestaron nuevos servicios especiales, tanto en función a la nave como a la carga. En cuanto a los contratos de acceso, el 2019 se renovaron cuatro (04) vía adendas, dos para brindar el servicio de remolcaje y los otros dos para el servicio de practicaje. Los contratos de acceso fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practicaje el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolcaje fue de USD 0,0.

Las inversiones reconocidas al Concesionario, durante el 2019, alcanzó la suma de USD 9,1 millones que se explicaron por la realización del Dragado Inicial correspondiente a fase preliminar de la Etapa 1 de las inversiones obligatorias. Con ello, las inversiones reconocidas acumuladas alcanzaron la suma de USD 11,6 millones, representando un 4,3% del compromiso de inversión. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó el valor de S/. 3,2 millones que corresponden a la APN, al FONCPRI y al Regulador.

Finalmente, el Concesionario presenta un incremento importante tanto en la utilidad neta (+10 547,5%) y los activos (+232,9%), respecto al año anterior, principalmente por efectivo en cuentas bancarias e inversión en intangibles.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Terminal Salaverry está compuesta por la empresa Trabajos Marítimos S.A. (99,9%) y Naviera Tramarsa (0,1%). A diciembre de 2019, la composición accionarial sigue siendo la misma desde la adjudicación de la concesión.

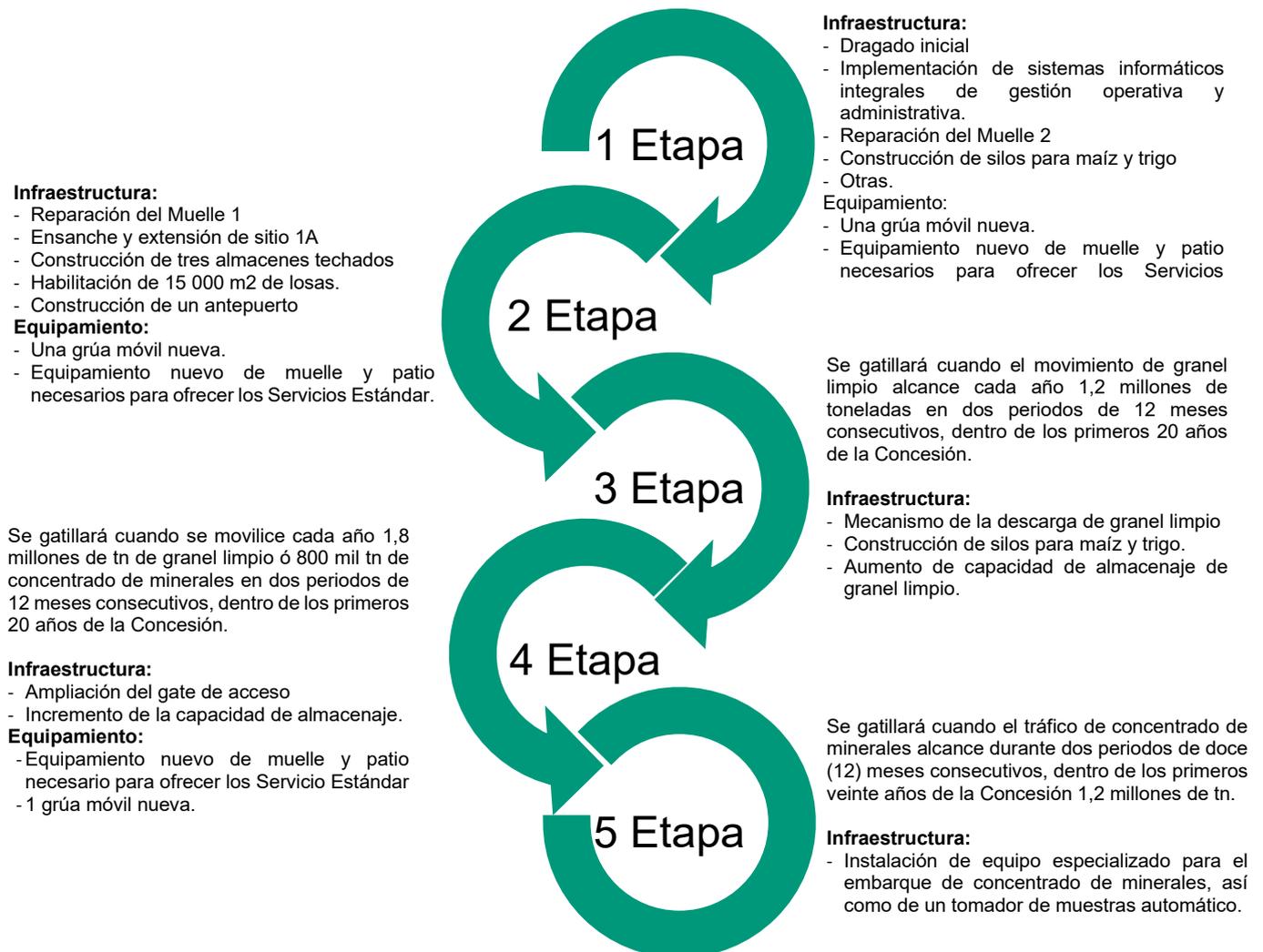
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El contrato para el diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) fue firmado el 31 de octubre de 2018 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Concesionario, contando con una vigencia de 30 años.

Compromisos de inversión

3. El Concesionario tiene la obligación de efectuar inversiones obligatorias por las etapas 1 y 2 durante los primeros 5 años de la concesión e inversiones en función de la demanda de acuerdo con gatillos estipulados en el contrato de concesión. La inversión del TPGSM se encuentra dividida en 5 etapas, que implican:

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



4. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario está obligado a construir una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo. Esta obligación está sujeta al cumplimiento de cualquier de los siguientes gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión: (i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales; (ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizantes y/o soya; o, (iii) Factor de ocupación promedio de los muelles del 65%.

Régimen tarifario

5. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el TPGSM bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, avituallamiento de naves y transporte de personas para las naves que arriben al terminal, debiendo facilitar el uso de muelle para que terceros dichos servicios.
6. A partir del inicio de la explotación de la Concesión, cada año, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales con tarifa serán actualizadas utilizando la función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles. Hasta antes de la primera revisión de tarifas el factor X será cero; 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 tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

Pagos al Estado

7. De acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TPMS. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión hasta la caducidad de la Concesión. Adicionalmente, el Concesionario se encuentra afectado por concepto de aporte al FONCEPRI¹ del 2% del pago por Retribución a la APN.
8. Del mismo modo, la Cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar al OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación².

I.3. Área de influencia

9. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPMS ubicado en el distrito de Salaverry, provincia de Trujillo, departamento de La Libertad, atiende el movimiento del comercio exterior que incluye las regiones de la Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y San Martín³.

¹ Corresponde a las siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

² De acuerdo al artículo 14 de la Ley N° 26917.

³ Memoria Anual 2018 de ENAPU.

Ver: http://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/05/Memoria_Anual_2018.pdf

I.4. Principales activos de la Concesión

10. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*⁴, el Concesionario inició operaciones con la infraestructura y equipamiento heredada de ENAPU. Las cuales correspondieron, entre otras, a⁵:
 - Dos muelles con cuatro (4) frentes de atraque multipropósito. Un muelle de 225 metros largo y 25 metros ancho y, el otro, con 230 metros de largo y 30 metros de ancho
 - Silos de capacidad de 60 000 toneladas.
 - Almacén techado de 2 315 m².
 - Patio de contenedores (zona N° 5 de 6 000 m² y zona N° 6 de 19 782 m²).
 - Un portacontenedores de 40 toneladas.
 - Dos cargadores frontales y dos tractores.
 - Área administrativa (1 126 m²) y operativa (3 158 m²)

I.5. Hechos de importancia

11. El 12 de enero de 2019, mediante Resolución N° 006-2019-CD-OSITRAN⁶, se interpretó de oficio las Cláusulas 6.9 y 6.31 del Contrato de Concesión, relacionadas con el cierre financiero para la obra de dragado inicial y las inversiones obligatorias.
12. El 20 de marzo de 2019, mediante Reglamento N° 016-2019-CD-OSITRAN⁷, se aprobó el Reglamento de Atención de Reclamos de Usuarios del Concesionario⁸.
13. El 17 de julio de 2019, mediante Resolución N° 036-2019-CD-OSITRAN⁹, se aprobó el Reglamento de Acceso del Concesionario.
14. En diciembre de 2019, el Concesionario suscribió un contrato con el Consorcio Redram Tucumann con el fin de ejecutar las inversiones obligatorias (Etapas 1 y 2) y las inversiones funcionales correspondientes a la modernización del terminal (Etapas 3 y 4).

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo al 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 Ositran (en adelante, REMA)¹⁰. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en tres tipos: los Servicios Estándar, Servicios Especiales y Servicios No Portuarios.

II.1. Servicios estándar

13. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario de manera obligatoria, ya sea directa o indirectamente, a todo usuario que lo solicite y 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. Estos servicios comprenden todas las actividades operativas y administrativas necesarias para atender a la nave o a la carga, así como para llevar a cabo el embarque o descarga.

⁴ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y re-potenciamiento 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.

⁵ Ver: <http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5388>

⁶ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/006CD2019-1.pdf>

⁷ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/03/016CD2019.pdf>

⁸ <https://www.sti.com.pe/reclamos>

⁹ <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/07/036CD2019.pdf>

¹⁰ Clausula 2.7 del Contrato de Concesión.

14. En el caso de embarque, comprende desde que la carga ingresa al terminal hasta que la nave en que se embarque la carga sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, 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 un tiempo de permanencia de la carga en el almacén del terminal, asimismo, la tarifa comprende gastos administrativos, operativos u otros que implique la prestación del Servicio Estándar.

15. De acuerdo con la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios estándar en función a la nave:

16. El Servicio Estándar en función a la nave comprende los siguientes servicios:

i) Uso de amarradero: incluye el amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. La tarifa debe ser 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 DICAPI. La tarifa por este concepto se aplica por unidad de arqueo bruto (UAB) de los Naves que acceden al TPMS. La tarifa debe ser cobrada a la nave.

b) Servicios estándar en función a la carga:

17. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga es cobrada por tonelada, a excepción de la carga de contenedores que se cobra por contenedor.

18. Los Servicios estándar en función de la carga comprenden la realización de actividades que se pueden diferenciar por el tipo de carga que se manipula.

c) Servicio estándar en función al pasajero:

19. El Servicio Estándar comprende el embarque/desembarque, incluyendo el punto de inspección documentaria de inmigración, de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la nave hasta la salida del terminal y viceversa; así como las instalaciones y las facilidades necesarias para llevar a cabo el servicio de control de pasaporte y servicio de control de equipaje de acuerdo con las Leyes y Disponibles Aplicables.

20. Asimismo, incluye el servicio de control de *boarding pass*, control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico de metales (no incluye los controles aduaneros), servicio de embarque/desembarque para la tripulación, servicio de atención médica y/o emergencia durante 24 horas al pasajero en caso de que sea necesario y servicio de gestión documentaria necesaria relativa a los pasajeros. En cuanto a la tarifa esta será cobrada a la agencia marítima.

II.2. Servicios especiales

21. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

22. Para ello, el Ositrán podrá solicitar al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI), la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando. El INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) días hábiles para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la solicitud respectiva. Si el INDECOPI concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
23. 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

24. Los Servicio 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. Por los servicios no portuarios el Concesionario cobrará un precio, en los términos y condiciones que pacten libremente las partes. 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

25. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, el 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.
26. 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

III.1. Principales clientes

27. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios, líneas navieras y consignatarios de la carga, por lo que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por movilizar en mayor proporción carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalcan en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp* y los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre la línea naviera a contratar o sobre qué terminal realizar la descarga o embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.
28. En tal sentido, el 2019, los principales usuarios serían Gold Field La Cima S.A., Contilatin del Perú S.A. y Chimu Agropecuaria S.A.

III.2. Evolución del tráfico

29. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPMS, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹¹. Cabe mencionar que,

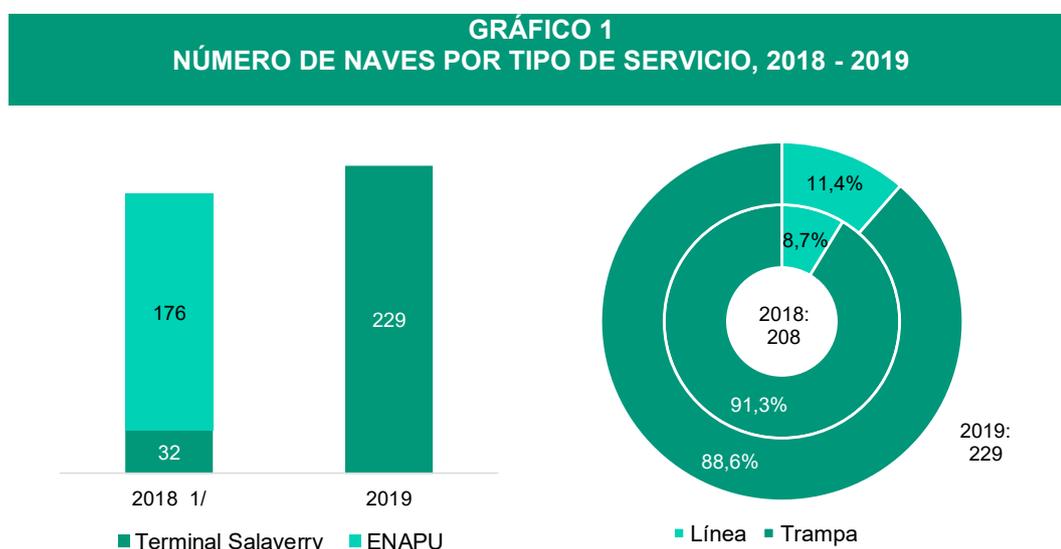
¹¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que

hasta octubre de 2018, la administración del terminal estuvo a cargo de ENAPU; luego de lo cual paso a ser concesionado a Terminal Salaverry. Así, la información correspondiente al periodo enero – octubre de 2018 ha sido declarada por ENAPU; mientras que la información de noviembre 2018 – diciembre 2019 corresponde a las declaraciones del concesionario.

30. Cabe mencionar que, durante 2019 el volumen de carga movilizado en el TPMS ascendió a 2,8 millones de toneladas, de los cuales el 94,1% corresponde a carga sólida a granel, seguido, en menor medida, por la carga de piezas sueltas (4,4%), carga líquida a granel (1,4%) entre otras. Dicho año, al igual que el año anterior, no se movilizó carga del tipo rodante por el TPMS.

a) Servicio estándar a la nave

31. En el 2019, en el TPMS se atendió 229 naves, cantidad superior en 21 naves respecto al año anterior, lo que representó un incremento de 10,1%. Por su parte, el Terminal Salaverry que inicio la explotación del TPMS a finales de octubre del 2018, atendió 32 naves en dicho año que, al compararlo con los dos últimos meses del 2019, se desprende que en este último año hubo un aumento del 12,5%.



1/ corresponde a los meses de noviembre y diciembre de 2018.
 Fuente: Terminal Salaverry.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

32. Las líneas navieras que atracan en el TPMS pueden clasificarse según el tipo de servicio en línea o *trampa*. La primera de ellas se encuentra asociada a naves que van a embarcar carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2019, este tipo de naves representaron el 11,4 % del total de naves que atracaron en el TPMS, dentro de la cual las naves que transportan pasajeros (cruceros) representó una mayor importancia relativa, 92,3%¹², que las naves de contenedores. El resto de las naves, 88,6 %, correspondió a naves del tipo de servicio *trampa*.
33. Otra manera de clasificar las naves corresponde al tipo de carga que movilizan, a saber, graneleros, carga general, portacontenedores, entre otros. Al respecto, en el 2019, las naves del tipo graneleros representaron el 69,4 % del total de naves, seguido por naves de carga general con 12,2 % y pasajeros con un 10,0 %.

todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

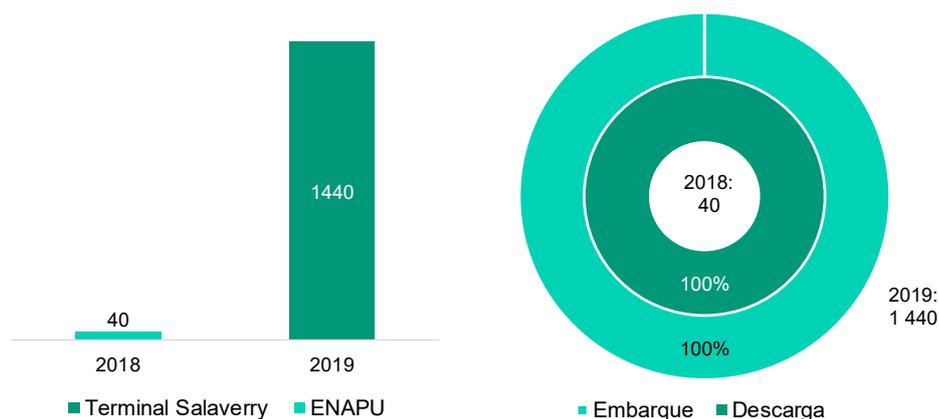
¹² De las naves bajo el servicio de línea regular.

34. En cuanto a la capacidad de las naves¹³, se observó que, en promedio, las naves que atracan en el TPMS tienen una capacidad de 23 331 UAB; en particular, en el 2019, las naves cruceros y graneleras presentan, en promedio, las mayores capacidades, 38 367 y 25 048 AB, respectivamente.

b) Servicio estándar a la carga de contenedores llenos

35. Durante el 2019, en el TPMS se movilizaron 1,4 miles de TEU que, en su totalidad, correspondieron al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, ello representó un incremento importante respecto a lo movilizado en el 2018 (35 veces más), que correspondió, exclusivamente, al periodo en el que dicho terminal aún era administrado por ENAPU. En efecto, desde que inicio operaciones Terminal Salaverry, los primeros contenedores que movilizó el Concesionario se dieron en agosto de 2019, lo cual se relaciona con la temporada de cosecha de los principales productos que se embarcan por dicho terminal.
36. En efecto, según información de la autoridad aduanera, en el 2019, aproximadamente más del 60% de TEU embarcados a través del TPMS eran productos de la agroexportación como paltas¹⁴ y arándanos¹⁵. Al respecto, es importante señalar que la región La Libertad es la más importante, a nivel nacional, en cuanto a producción de dichos productos.

GRÁFICO 2
TRÁFICO DE CONTENEDORES LLENOS, 2018 – 2019
(En TEU)



Fuente: Terminal Salaverry.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

37. Otra de las características que se presentó en el 2019 es que la carga en contenedores se movilizó solo bajo el proceso de exportación, en línea, con lo señalado en el párrafo anterior que esta vinculado a productos de agroexportación.
38. Finalmente, dado que la mayoría de los productos que son embarcados en contenedores son perecibles, los contenedores que son utilizados tienen la característica de ser refrigerados.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

39. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2019 se movilizaron 380 TEU, en particular, bajo la operación de descarga en el mes de julio. Ello guarda relación con la necesidad de contar con los contenedores para los meses siguientes para su exportación tal como se observa en la movilización de contenedores llenos.

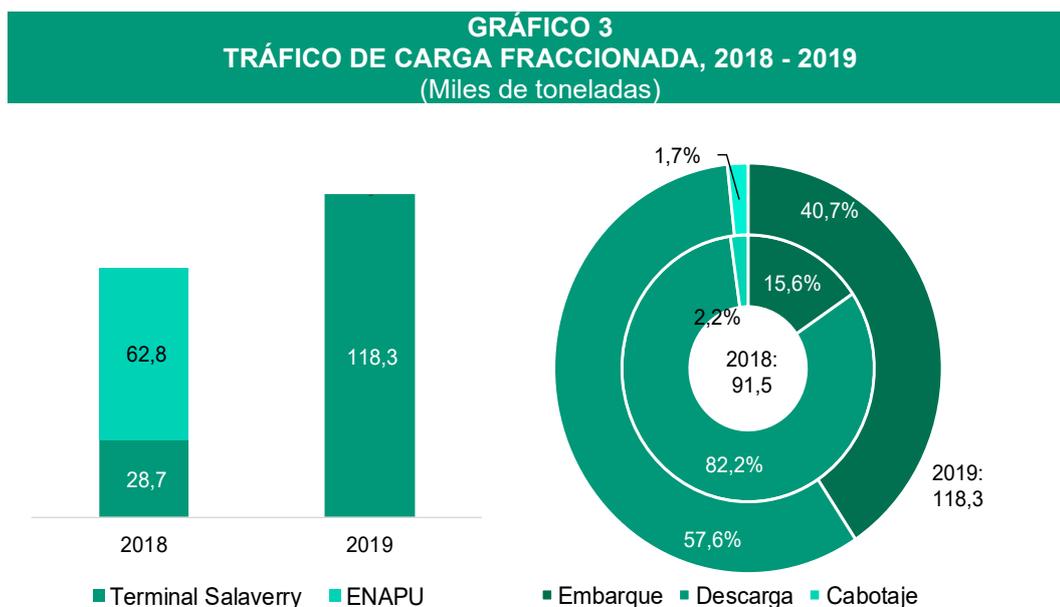
¹³ Medidos en arqueo bruto (AB).

¹⁴ Las exportaciones de dicho producto se realizan a través de la subpartida arancelaria 0804400000.

¹⁵ Las exportaciones de dicho producto se realizan a través de la subpartida arancelaria 0810400000.

d) Servicio estándar a la carga fraccionada

40. En el TPMS se movilizaron 118,3 mil toneladas bajo las operaciones de descarga, embarque y cabotaje de carga fraccionada. Dicho volumen representó 26,8 miles de toneladas adicionales (+29,3%) respecto al año anterior. Cabe precisar que parte de la carga movilizada en el 2018 fue realizada por ENAPU (68,6%).
41. Si se compara el último bimestre del 2019 con el mismo periodo del año anterior, correspondiente a solo carga movilizada por Terminal Salaverry, se puede afirmar que el tráfico de carga fraccionada presentó una reducción del 27,7 %.



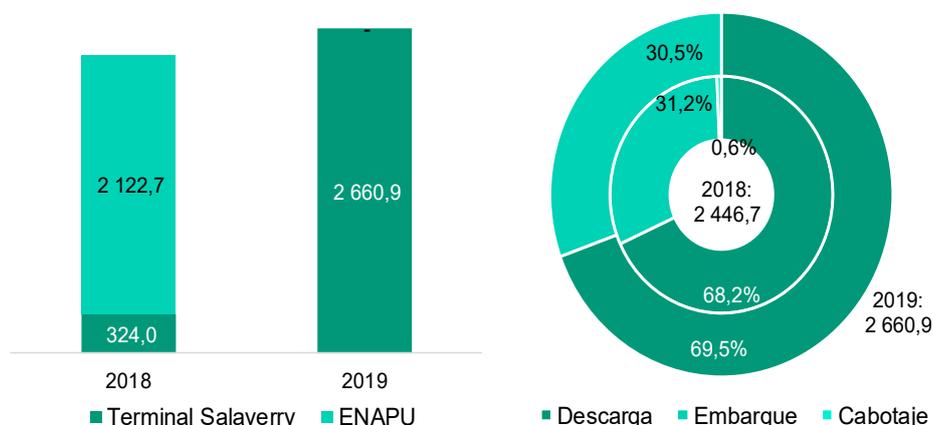
Fuente: Terminal Salaverry y ENAPU.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

42. De otro lado, la principal operación que se ha realizado desde el inicio de operaciones del Terminal Salaverry es la de descarga, vinculada al régimen de importación, que en el 2019 alcanzó una participación de 57,6%. Asimismo, en el 2019, a diferencia del año anterior, se dio nuevamente la operación de cabotaje, llegando a movilizar 2,0 mil toneladas.
43. En el 2019, los principales productos movilizados fueron azúcar, nitrato de amonio y barras de hierro, cuyos principales consignatarios son las empresas Cartavio S.A., Orica Mining Services Perú S.A. y InkaFerro S.A.C, respectivamente

e) Servicio estándar a la carga sólida a granel

44. En cuanto a la carga sólida a granel, en el TPMS se movilizaron 2 660,9 miles de toneladas en 2019, lo que representó un aumento de 8,8% respecto al año anterior. Al igual que en la carga fraccionada la mayor participación de la carga sólida a granel, en el 2018, correspondió a mercancías movilizadas bajo la administración de ENAPU (86,8%). Sin perjuicio de ello, si comparamos el último bimestre (noviembre-diciembre) del 2019 con respecto al 2018, que concierne solo al Concesionario, se desprende que también existió un incremento en la carga movilizada de 41,1 %.

GRÁFICO 4
TRAFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)



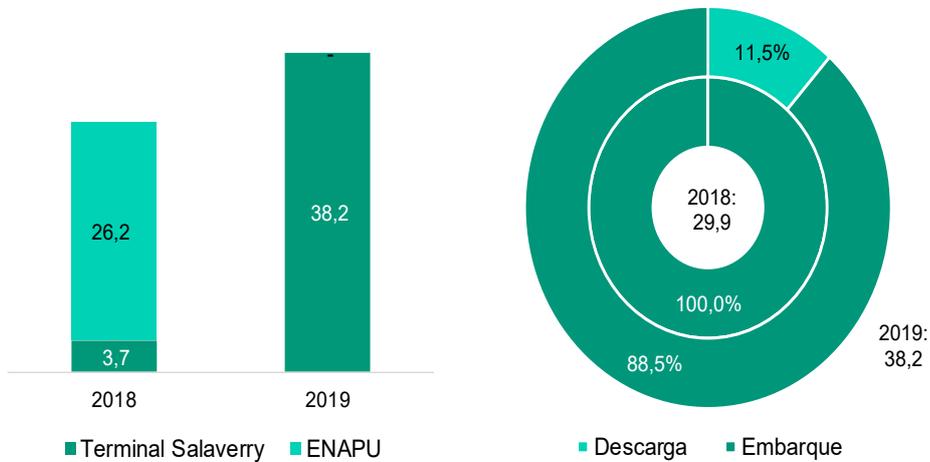
Fuente: Terminal Salaverry y ENAPU.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

45. Otra de las características que se presenta en este tipo de carga es la mayor participación de la operación de descarga, la cual representó aproximadamente el doble de la operación de embarque en 2018 y 2019. Cabe mencionar que, en el 2019 no se produjo movilización por cabotaje, transbordo o reestiba.
46. En cuanto a los productos que se han movilizado más en el 2019, al igual que el año anterior, se destaca los productos a granel distintos a los concentrados de minerales y fertilizantes, que alcanzaron una importancia relativa de 79,0%, en particular, en la descarga de maíz y el embarque de carbón. En el caso de los fertilizantes que presentaron una participación de 14,7%, se destaca los productos urea y sulfato de amonio. Finalmente, los concentrados de minerales alcanzaron una participación del 6,3% y se concentró exclusivamente la embarcación del concentrado de cobre.
47. Las principales empresas que han movilizado la mayor cantidad de carga de este tipo son Gold Field La Cima S.A. (exportación de concentrado de cobre), Contilatin del Perú S.A. y Chimu Agropecuaria S.A., principalmente, en la importación de maíz y soya.

f) Servicio estándar a la carga líquida a granel

48. En el TPMS se movilizó 38,2 miles de toneladas de carga líquida a granel que significó un aumento de 8,3 miles de toneladas respecto al 2018 (+27,7%). La carga que movilizó Terminal Salaverry en el 2018 representó el 12,5%, el resto fue movilizado bajo la administración de ENAPU.
49. En cuanto a las principales operaciones se destaca el embarque que, en el 2019, representó el 88,5% del total de carga líquida a granel movilizada.

GRÁFICO 5
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2018 – 2019
(Miles de toneladas)



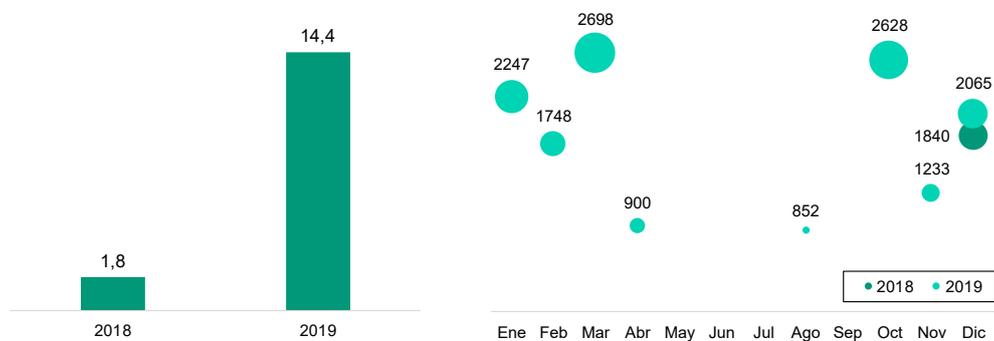
Fuente: Terminal Salaverry y ENAPU.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

50. Otra de las características que presenta este tipo de carga, en el 2019, es que ha movilizado únicamente Alcohol etílico¹⁶, principalmente, mediante la operación de embarque. La exportación de dicho producto se ha dado especialmente por la empresa Cartavio S.A. Finalmente, el destino de dicho producto ha sido a países europeos como Holanda y Francia¹⁷.

g) Servicio estándar de pasajeros

51. En el 2019, la cantidad demandada por el Servicio Estándar de pasajeros fue de 14,4 miles de pasajeros el cual representó un significativo incremento de 682,6% respecto al año anterior. Resulta importante destacar que, desde el inicio de sus operaciones, el concesionario ha impulsado el arribo de cruceros internacionales, promoviendo así la actividad turística y la economía regional de La Libertad; mientras que de manera previa a la concesión no se recibían este tipo de naves. Si se compara entre los últimos bimestres del 2019 y 2018, también se caracterizó por presentar un incremento el cual fue de 12,2%.

GRÁFICO 6
TRÁFICO DE PASAJEROS NACIONAL E INTERNACIONAL, 2018 – 2019
(Miles de personas)



Fuente: Terminal Salaverry.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

¹⁶ Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 2207100000.
¹⁷ De la base de datos de Sunat.

52. Finalmente, el tráfico de pasajeros se caracterizó por ser exclusivamente del tipo internacional, es decir, el puerto de origen de los pasajeros que llegaron al TPMS no pertenece al ámbito nacional.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

53. Los servicios regulados con tarifas están directamente relacionados a los Servicios Estándar y de manera excepcional a los Servicio Especiales. La Tarifa de los Servicios Estándar y Servicio Especial, al inicio de operación del Terminal, fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. Sin perjuicio de ello, Servicios Especiales con Tarifas posteriores serán resultado de un proceso de Fijación de Tarifas de competencia del Ositrán.
54. Para ambos casos, de acuerdo a la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contados desde el inicio de la explotación de la totalidad de la Obra correspondiente a la Etapa 1 y 2, el Ositrán realizará la primera revisión de las tarifas, es decir, se calculará el primer factor de productividad del Concesionario. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : Retail Price Index, es la variación anual del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU.

X : Variación anual promedio de la productividad.

55. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EEUU, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
56. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Sin embargo, hasta la primera revisión del factor de productividad contados desde el inicio de la explotación de la Concesión, el factor de productividad será cero.
57. De esta manera, dado que la culminación de las obras de la Etapa 2 se dará en el año 2020 las tarifas de los Servicios Estándar y Especiales con Tarifa se podrían ajustar solo en función a la inflación de los EE.UU. Así, y tal como se desprende del Cuadro N° 1, las tarifas de los servicios (Estándar y Especiales) se ajustaron, en el 2019, a lo más en 1,71% respecto al año anterior.

CUADRO 1
TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS, 2018- 2019
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		31/10/2018	13/11/2019
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	1,250	1,271
Servicio de acceso	Arqueo bruto	1,750	1,779
Servicio Estándar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Por contenedor	108,00	109,84
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Por contenedor	135,00	137,31
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Por contenedor	108,00	109,84
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Por contenedor	135,00	137,31
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	108,00	109,84
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	135,00	137,31
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Por contenedor	75,60	76,89
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Por contenedor	94,5	96,12
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Por contenedor	75,60	76,89
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Por contenedor	94,50	96,12
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	13,50	13,73
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	18,90	19,22
Embarque o descarga de carga de cereal a granel	Tonelada	9,10	9,26
Embarque o descarga de carga de mineral a granel	Tonelada	13,50	13,73
Embarque o descarga de otras cargas secas a granel	Tonelada	9,10	9,26
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,80	1,83
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6,00	6,10
Servicio Especial de Contenedores			
Servicio especial de refrigerado para contenedores	Por contenedor/día	54,00	54,92

Fuente: Terminal Salaverry.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.2. Precios

58. Los precios son las contraprestaciones que el Concesionario cobra por los Servicios Especiales y los Servicios No Portuarios que no se encuentran sujetos a regulación tarifaria. En el 2019, los precios no se modificaron respecto al 2018; sin embargo, se prestaron nuevos servicios.
59. A continuación, el Cuadro N° 2 presenta los precios de los servicios no regulados en función a la nave. Como se puede apreciar, los precios de dichos servicios no se modificaron durante el 2019 respecto al 2018. Sin embargo, en marzo de 2019, se generaron nuevos servicios especiales a la nave, en particular, servicios vinculados a la nave portacontenedores como movilización de la carga en la nave o vía muelle. Asimismo, se inició la prestación de los servicios de suministro de combustible a la nave.

CUADRO 2
PRECIO DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2018- 2019
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de	
		31/10/2018	13/11/2019
Movilización de Contenedores			
Movilización de Carga en la misma bodega - Ctdr 20 Ft	Contenedor	-	100,0
Movilización de Carga en la misma bodega - Ctdr 40 Ft	Contenedor	-	110,0
Movilización de Carga via muelle - Ctdr 20 Ft	Contenedor	-	140,0
Movilización de Carga via muelle - Ctdr 40 Ft	Contenedor	-	160,0
Movilización de Carga via muelle - Ctdr 20 Ft Empty	Contenedor	-	80,0
Movilización de Carga via muelle - Ctdr 40 Ft Empty	Contenedor	-	90,0
Movilización de Carga via Patio**	Contenedor	-	140,0
Movilización de carga fraccionada			
Movilización de carga dentro de la misma bodega	TM	13,5	13,5
Movilización de carga a otra bodega	TM	20,00	20,00
Movilización de carga a otra bodega via muelle	TM	20,00	20,00
Adicional Movilización Carga de Proyecto (Sobredimensionada)	TM	A tratar	3,00
Otros servicios especiales			
Cambio de Banda de nave	Por operación	300,00	300,00
Cambio de Amarradero	Por operación	300,00	300,00
Suministro de combustible a naves menores - Pesca Industrial	Camión	-	40,00
Suministro de combustible a la nave	TM	-	3,00
Suministro de agua a las naves - porción nave	TM	2,20	2,20
Suministro de agua a las naves (conexión y desconexión) - porción nave	Por operación	100,00	100,00
Retiro y Disposición de Residuos - porción nave	TM o m3	2,00	2,00
Retiro y Disposición de Residuos Peligrosos - porción nave	TM o m3	3,00	3,00
Alquiler de Amarradero Remolcadores	RAM/Mes	1 500,00	1 500,00
Alquiler de Amarradero Naves Menores - Pesca Artesanal	Operación	20,00	20,00

Fuente: Tarifarios del Terminal Salaverry

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

60. De la misma manera, existen servicios especiales en función a la carga, en particular para carga en contenedores como carga fraccionada. Al igual que en el caso de servicios especiales en función a la nave mantuvieron sus precios durante todo el 2019.

CUADRO 3
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2018- 2019
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		31/10/2018	13/11/2019
Almacenaje de contenedor - Exportación			
Del día 1 al 10 (Incluido en el servicio Estándar)	TEU/día o fracción	0,00	0,00
Del día 11 al 20	TEU/día o fracción	8,00	8,00
Del día 21 al 30	TEU/día o fracción	10,00	10,00
Del día 31 en adelante	TEU/día o fracción	17,00	17,00
Almacenaje de contenedor - Importación			
Del día 1 al 10 (Incluido en el servicio Estándar)	TEU/día o fracción	0,00	0,00
Del día 11 al 20	TEU/día o fracción	8,00	8,00
Del día 21 en adelante	TEU/día o fracción	10,00	10,00
Transferencia de contenedor			
Transferencia Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Full)	Contenedor	25,00	25
Transferencia Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Empty)	Contenedor	15,00	15
Transferencia Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Autovoltuable)	Contenedor	40,00	40
Manipuleo de contenedores			
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario Recepción/Despacho - Zona Stackir	Contenedor	50,00	50,00
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Full)	Contenedor	40,00	40,00
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Empty)	Contenedor	7,00	7,00
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario (Ctdr Autovoltuable)	Contenedor	100,00	100,00
Consolidación/Desconsolidación			
Consolidación/Desconsolidación Ctdr 20 Ft Carga Fraccionada	Contenedor	120,00	120,00
Consolidación/Desconsolidación Ctdr 20 Ft Carga a granel no Mineral	Contenedor	180,00	180,00
Consolidación/Desconsolidación Ctdr 40 Ft Carga Fraccionada	Contenedor	220,00	220,00
Consolidación/Desconsolidación Ctdr 40 Ft Carga a granel no Mineral	Contenedor	250,00	250,00
Pesaje adicional			
De contenedores	Contenedor	20,00	20,00
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en Ctdrs	TM	4,00	4,00
Almacenaje de carga fraccionada (Exportación - Importación)			
Del día 1 al 10 (Incluido en Servicio Estándar)	TM o m3/día o fracción	0,00	0,00
Del día 11 al 20	TM o m3/día o fracción	1,00	1,00
Del día 21 al 30	TM o m3/día o fracción	1,50	1,50
Del día 31 en adelante	TM o m3/día o fracción	2,00	2,00
Almacenaje Carga de Proyectos del día 1 en adelante	m2 día o fracción	0,70	0,70
Otros servicios especiales para carga fraccionada			
Manipuleo Adicional a Solicitud del Usuario Carga Fraccionada	TM o m3	5,00	5,00
Transferencia Adicional a Solicitud del Usuario Carga Fraccionada	TM o m3	3,50	3,50
Manipuleo Carga Sobredimensionada	TM o m3	7,00	7,00
Pesaje Adicional	TM o m3	3,00	3,00
Adicional Carga Sobredimensionada N1	TM o m3	7,00	7,00
Adicional Carga Peligrosa N2	TM o m3	50% adicional	50% adicional

Fuente: Tarifario del Terminal Salaverry

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

61. Finalmente, durante el 2019 se prestaron nuevos servicios especiales en función a la carga, tales como Embarque y Descarga de Power Packs, Forrado de contenedor, entre otros, los mismos que mantuvieron sus precios durante el 2019.

IV.3. Cargos de Acceso

62. El 17 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso del Concesionario (en adelante, REA), el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera 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.

CUADRO 4
CONTRATOS DE ACCESO DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE, 2018- 2019

Servicio	2018		2019		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaje						
Trabajos Marítimos Flota S.A.	28/03/2018	31/03/2019	01/04/2019	01/04/2020	Adenda N° 4	0,00
Prácticos Marítimos S.A.C	28/03/2018	31/03/2019	01/04/2019	01/04/2020	Adenda N° 4	0,00
Remolcaje						
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	07/03/2018	07/03/2019	01/04/2019	01/04/2020	Adenda N° 3	112,55
Petrolera Transoceánica S.A.	07/03/2018	07/03/2019	01/04/2019	01/04/2020	Adenda N° 3	112,55

Fuente: Terminal Salaverry.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

63. Cabe precisar que, los contratos vigentes en 2018 fueron suscritos inicialmente con la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU. Luego del otorgamiento de la buena Pro al Concesionario y, a través de una cesión de posesión contractual, los usuarios intermedios pueden acceder al TPMS operado por el Concesionario.
64. Es por ello que, a pesar de que el Contrato de Concesión se suscribió el 1 de octubre de 2018, se debe considerar como renovaciones, a través de adendas, los contratos que se encontraron vigentes en el 2018 entre los usuarios intermedios y el Concesionario.
65. Finalmente, en el 2019, se renovaron vía adendas cuatro (4) contratos de acceso, de los cuales dos (2) están relacionadas con la prestación del servicio de remolcaje y los otros dos (2) con el servicio de practicaje. El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

66. Como se ha mencionado las inversiones en infraestructura y equipamiento se han dividido en cinco etapas y una Nueva Dársena; sin embargo, estas se pueden clasificar en Inversiones Obligatorias y en Inversiones en función a la demanda. La primera de ellas esta comprendidas por las Etapas 1 y 2 y, su realización, no depende que se cumpla alguna condición como alcanzar cierto nivel de carga movilizada. Estas inversiones de acuerdo al Contrato de Concesión serían las siguientes:

Etapa 1

- Fase preliminar: 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

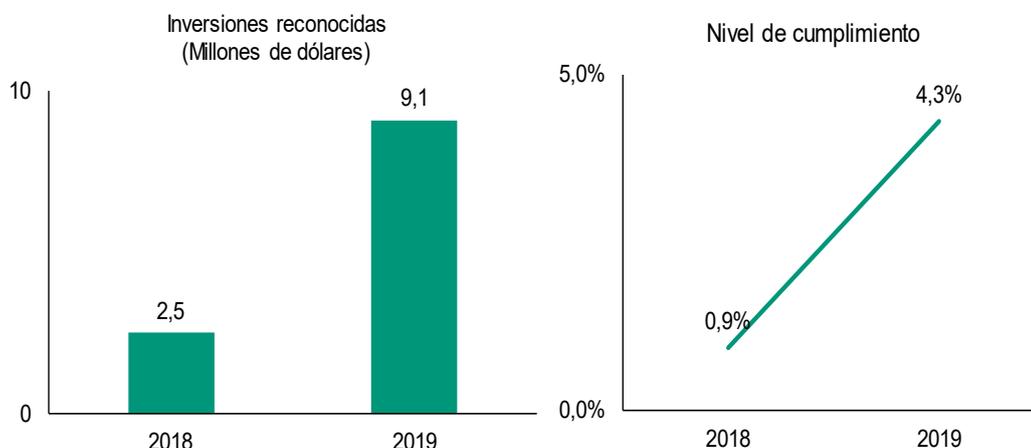
- Remodelación de los edificios de Talleres y Seguridad.
- Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.
- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles 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 m² de losas con áreas reservadas para la operación de cada tipo de carga.
 - Construcción de un antepuerto
 - Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.
 - Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad
67. Adicionalmente, 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.
68. Por su parte, las etapas 3, 4, 5 y la Nueva Dársena corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, para la Etapa 3 la inversión 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.
69. 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. Para esta etapa el plazo máximo de ejecución será de 33 meses computados desde la certificación del gatillo.
70. 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. 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.
71. Finalmente, la construcción de la Nueva Dársena se activa cuando se cumpla cualquiera de los 3 siguientes gatillos (i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales, (ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya o, (iii) factor de ocupación promedio del 65%. Esta obra cuenta con un plazo máximo de ejecución de 48 meses desde que se certifique el alcance de uno de los gatillos.
72. A diciembre de 2019, el Concesionario realizó obras correspondientes al Dragado Inicial, el cual concluyó en el mes de enero de 2019. Ello generó inversiones reconocidas acumuladas, al 2019, de USD 11,6 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 4,3% en relación al compromiso de inversión total (USD 270,2 millones). En particular,

durante 2019, se reconocieron inversiones por un monto igual a USD 9,1 millones (incluido IGV).

GRÁFICO 7 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2018 - 2019



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

V.2. Pagos al Estado

73. Según la cláusula 8.25 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del TPGSM. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Adicionalmente, el Concesionario se encuentra afectado por concepto de aporte al FONCEPRI¹⁸ del 2% del pago por Retribución a la APN.
74. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.

CUADRO 5 PAGOS AL ESTADO, 2018 - 2019 (Miles de Soles)

Concepto	2018	2019
Autoridad Portuaria Nacional - APN	106,7	2 359,2
Aporte a FONCEPRI	2,1	47,2
Aporte por Regulación	35,6	786,4
Total	144,4	3 192,8

Fuente: Terminal Salaverry
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

75. El pago realizado por ambos conceptos en el 2019 alcanzó los S/. 3,2 millones, monto superior en más de 20 veces que el pagado realizado el año anterior.

¹⁸ Corresponde a las siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

76. El Concesionario deberá proponer obras que permitan como mínimo, alcanzar los niveles de servicios y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Asimismo, el referido anexo señala que a partir de la toma de posesión y hasta seis (06) meses no se medirán los niveles de servicios y productividad considerando esta etapa como adecuación.
77. Sin embargo, a partir del primer día calendario del tercer trimestre desde la toma de posesión hasta el último día calendario del segundo trimestre de suscrita el Acta de recepción de la totalidad de las inversiones obligatorias (Etapa 1 y 2), el Concesionario deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

CUADRO 6 NIVELES DE SERVICIOS Y PRODUCTIVIDAD SIN INVERSIONES OBLIGATORIAS		
	Promedio Trimestral	Operación Individual
Servicios a la nave		
Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave	No mayor de 30 min.	No mayor de 45 min.
Tiempo para el desatraque de la nave	No mayor de 30 min.	No mayor de 45 min.
Servicios para la atención de los usuarios		
Tiempo de recepción de la carga ^{1/}	No mayor de 30 min.	No mayor de 40 min.
Tiempo de entrega de la carga ^{1/}	No mayor de 30 min.	No mayor de 40 min.
Servicios a la carga		
Granel sólido		
- Maíz de trigo	250 t/h/nave	
- Soya	200 t/h/nave	
- Fertilizantes	200 t/h/nave	
- Concentrado de minerales	150 t/h/nave	
- Azúcar a granel	150 t/h/nave	
- Otras carga a granel	200 t/h/nave	
Cargas fraccionada	120 t/h/nave	
Contenedores	12 cont/h/grúa	
Granel Líquido	130 t/h/nave	
	- 30 unidad/h/nave	
Carga rodante	para ligeros/medianos	
	- 15 unidad/h/nave	
	para pesados	

Fuente: Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

^{1/} Para los casos de recepción y entrega continuada con el mismo vehículo en áreas de almacenamiento de la carga se considerará 30 minutos por cada operación individual de recepción y entrega.

78. Adicionalmente al cuadro anterior, durante este período de explotación del terminal, el Concesionario debe cumplir con mantener una profundidad de hasta -10,5 metros referido al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS). Este nivel se exigirá a partir de los doce meses de toma de posesión del canal de acceso área acuática operativa, zonas de maniobra y área entre muelles del terminal. Asimismo, el área acuática operativa¹⁹ y la periodicidad de las mediciones será determinadas por la APN.

¹⁹ El área acuática operativa comprende el área entre muelles.

79. Una vez cumplida la totalidad de obras de la Etapa 2, en particular, a partir del primer día del tercer trimestre de suscrita del Acta de recepción de la totalidad del Obra de la Etapa 2, el Concesionario debe cumplir con los siguientes niveles de servicios:

CUADRO 7 NIVELES DE SERVICIOS Y PRODUCTIVIDAD POSTERIOR A LA ETAPA 2		
	Promedio Trimestral	Operación Individual
Servicios a la nave		
Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave	No mayor de 20 min.	No mayor de 30 min.
Tiempo para el desatraque de la nave	No mayor de 20 min.	No mayor de 30 min.
Servicios para la atención de los usuarios		
Tiempo de recepción de la carga ^{1/}	No mayor de 20 min.	No mayor de 30 min.
Tiempo de entrega de la carga ^{1/}	No mayor de 20 min.	No mayor de 30 min.
Servicios a la carga		
Granel sólido		
- <i>Maíz de trigo</i>	415 t/h/nave	
- <i>Soya</i>	220 t/h/nave	
- <i>Fertilizantes</i>	300 t/h/nave	
- <i>Concentrado de minerales</i>	280 t/h/nave	
- <i>Azúcar a granel</i>	240 t/h/nave	
- <i>Otras carga a granel</i>	300 t/h/nave	
Cargas fraccionada	120 t/h/nave	
Contenedores	12 cont/h/grúa	
Granel Liquido	130 t/h/nave	
	- 30 unidad/h/nave	
Carga rodante	para ligeros/medianos	
	- 15 unidad/h/nave	
	para pesados	

Fuente: Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

^{1/} Para los casos de recepción y entrega continuada con el mismo vehículo en áreas de almacenamiento de la carga se considerará 20 minutos por cada operación individual de recepción y entrega.

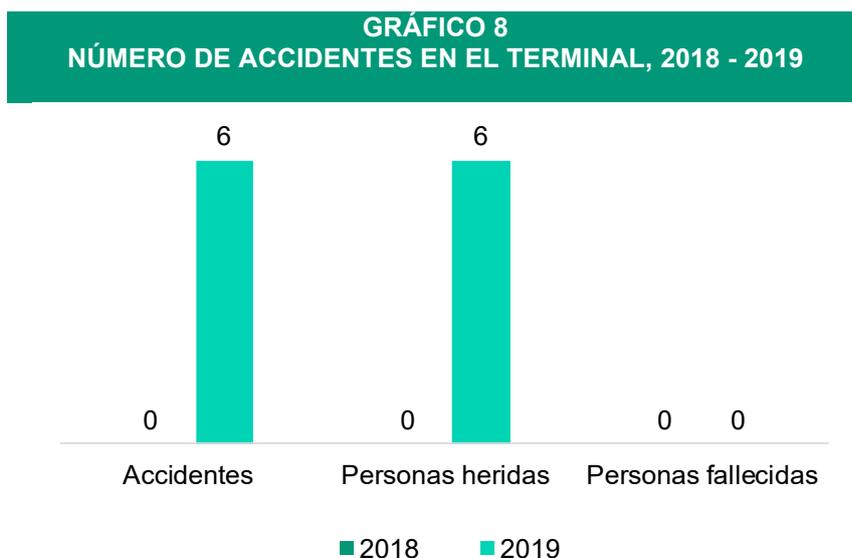
80. Adicionalmente, a partir del primer día del tercer trimestre de suscrita del Acta de recepción de la totalidad del Obra de la Etapa 3, el Concesionario debe cumplir con un promedio trimestral, en todos los amarraderos, de 840 t/h/nave de granel sólido de maíz o trigo. En el caso que se cumpla con la Etapa 5 y, a partir del primer día del tercer trimestre de suscrita el Acta de Recepción de la totalidad de la obra, el Concesionario esta obligado a cumplir con movilizar un mil t/h/nave, promedio trimestral, de concentrado de minerales²⁰.
81. Es importante mencionar que los niveles de servicio y productividad indicados con anterioridad podrán ser actualizados y/o revisados por la APN, previa opinión del Regulador, en cualquiera de los siguientes casos:
- A solicitud del usuario debidamente fundamentada referida a cargas especiales, entiéndase como cargas especiales aquellas que debido a sus características y propiedades requieran un tratamiento diferenciado para su manipulación.
 - A partir del quinto año, cuando la APN evidencie la necesidad de actualizar los niveles de servicios y productividad.

²⁰ Es importante señalar que luego completar la totalidad de las obras de la Etapa 4 y de la Nueva Dársena, el Contrato de Concesión no exige al Concesionario modificar sus niveles de servicio y productividad.

82. Finalmente, la metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad será establecida por la APN, en un plazo máximo de seis meses contados a partir de la toma de posesión del terminal.

VI.2. Accidentes

83. En el 2019, Terminal Salaverry ha presentado seis (06) accidentes; mientras que el año anterior no se registraron accidentes. Como resultado de los accidentes ocurridos en 2019, un total de seis (06) personas resultaron heridas y ninguna persona fallecida. Cabe mencionar que al no haber ningún accidente con fatalidad se puede mencionar que la totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.



Fuente: Terminal Salaverry.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

84. En cuanto al número de reclamos que tuvo el Concesionario, en el 2019, no se presentaron reclamos. Asimismo, no existió ningún procedimiento administrativo sancionador o penalidades durante el mismo año.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de resultados integrales

85. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2019 y 2018²¹ para determinar el resultado del periodo. En el Cuadro 8 se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2019 y 2018 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2019.
86. El estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias se componen de ingresos de contratos con clientes. En el ejercicio 2019 los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 23,5 millones, principalmente, por los ingresos en los servicios a la carga, que representó el 54,5% del total de ingresos y los servicios a la nave

²¹ En el caso del ejercicio 2018, es necesario tener en cuenta que la empresa fue constituida el 9 de julio de 2018, asimismo, el 1 de octubre de 2018 suscribió el contrato de concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y el 30 de octubre inició sus operaciones en el terminal portuario, por lo tanto, los registros contables del ejercicio 2018 corresponden al periodo comprendido del 9 de julio al 31 de diciembre de dicho año.

que tuvo una importancia relativa de 37,1%. Ello generó un incremento de USD 21,1 millones respecto al ejercicio 2018.

87. Por su parte, los costos del servicio alcanzaron la suma de USD 12,3 millones, los cuales se concentraron en pagos de servicios prestados por terceros (que representó el 73,2% del total) y el pago de personal que explicó el 11,2% del costo total del servicio. En comparación del 2018, estos se incrementaron en USD 10,4 millones.
88. Lo anterior explica que la utilidad bruta se incrementará en USD 10,6 millones, y que esta represente el 47,6% de los ingresos de contratos con clientes, mayor a lo alcanzado en el ejercicio 2018 que representó el 22,2%.
89. Los gastos de administración en 2019 ascendieron a USD 2,3 millones, representando el 9,8% de los ingresos de contratos con clientes, en el ejercicio 2018, estos gastos ascendieron a USD 564 mil, estas cifras y el aumento significativo de la utilidad bruta en 2019 (USD 10,6 millones), han permitido obtener una utilidad operativa de USD 8,9 millones, representando un incremento de USD 8,9 millones respecto al ejercicio 2018.

CUADRO 8
ESTADO DE RESULTADOS
(En miles de dólares)

	2019	2018	Vertical		Horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos de contratos con clientes	23 464	2 410	100,0%	100,0%	873,6%
Costos de servicios	(12 306)	(1 875)	52,4%	77,8%	556,3%
Utilidad bruta	11 158	535	47,6%	22,2%	1985,6%
Gastos operativos	(2 311)	(564)	9,8%	23,4%	309,8%
Otros ingresos	44	1	0,2%	0,0%	4300,0%
Otros gastos	(17)	-	0,1%	-	-
Utilidad operativa	8 874	(28)	37,8%	1,2%	31792,9%
Ingresos financieros	46	34	0,2%	1,4%	35,3%
Gastos financieros	(143)	-	0,6%	-	-
Diferencia de cambio, neta	(86)	(6)	0,4%	0,2%	1333,3%
Utilidad antes de impuesto a la renta	8 691	-	37,0%	-	-
Impuesto a la renta	(2 527)	(59)	10,8%	2,4%	4183,1%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	6 164	(59)	26,3%	2,4%	10547,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Terminal Salaverry

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

90. Respecto a los ingresos financieros, estos se mantuvieron estables en el ejercicio 2019, respecto al ejercicio 2018, con incrementos de USD 12 mil, los gastos financieros se incrementaron en USD 143 mil, considerando el incremento de 45,9% de la utilidad bruta, se obtuvo una utilidad neta de USD 6,2 millones, que representa un incremento de USD 6,2 respecto a la utilidad neta del ejercicio 2018.
91. En suma, de la información analizada, es posible afirmar que la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 6,2 millones, significando un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta negativa en USD 59 mil), debido principalmente a que en el ejercicio 2018 la empresa sólo estuvo operativa desde el 30 de octubre hasta el 31 de diciembre, en cambio estuvo operativa todo el ejercicio 2019. Es destacable que durante el segundo año de operaciones de la empresa (año 2019) pueda generar utilidades, considerando que en dicho año se ha endeudado, con el consiguiente pago de intereses.

VII.2. Estado de situación financiera

92. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el Cuadro 9 se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2018 y 2019.

93. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales en USD 41,4 millones entre 2018 y 2019, pasando de USD 17,8 millones a USD 59,1 millones, el incremento indicado se explica principalmente por el incremento USD 30,5 millones en el activo corriente, debido a los mayores niveles de efectivo y equivalente de efectivo (que pasaron de USD 5,4 millones a USD 33,1 millones²²).
94. Por su parte, el activo no corriente se incrementó en USD 10,9 millones debido al mayor activo intangible de la concesión, el cual se incrementó en USD 9,9 millones, que se explica principalmente por los costos incurridos para cumplir con los compromisos de inversión acordados con el Estado por USD 8,2 millones e inversiones discrecionales en la concesión por USD 2,9 millones²³.

CUADRO 9
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
(En miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	37 849	7 365	PASIVO CORRIENTE	3 767	9 849
Efectivo y equivalentes de efectivo	33 055	5 400	Cuentas por pagar comerciales	605	386
Cuentas por cobrar comerciales, neto	621	736	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1 019	4 463
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	255	128	Otras cuentas por pagar	2 143	5 000
Otros activos financieros	3 699	1 087			
Gastos pagados por anticipado	212	-	PASIVO NO CORRIENTE	36 338	59
Inventarios	7	14	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	35 000	-
			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	1 338	59
ACTIVO NO CORRIENTE	21 271	10 394	TOTAL PASIVO	40 105	9 908
Instalaciones, maq. y equipos diversos neto	628	164			
Intangibles, neto	20 120	10 230	PATRIMONIO NETO	19 015	7 851
Gastos pagados por anticipado	523	-	Capital social	12 910	7 910
			Resultados acumulados	6 105	(59)
TOTAL ACTIVO	59 120	17 759	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	59 120	17 759

Fuente: Estados Financieros Auditados del Terminal Salaverry

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

95. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2019, estos ascendieron a USD 40,1 millones, de los cuales los pasivos corrientes ascendieron a USD 3,8 millones, representando una disminución de USD 6,1 millones respecto al ejercicio 2018, principalmente explicado por cancelar reembolsos al propio Concesionario vinculados a gastos pre-operativos directamente asociados a la evaluación y obtención de la buena pro de la Concesión; así como por pagos a contratistas productos de las inversiones obligatorias de la Etapa 1 y 2.
96. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) ascendieron a USD 36,3 millones, el cual se explica porque el 30 de diciembre de 2019, el Concesionario recibió un préstamo de Trabajos Marítimos S.A., entidad relacionada, por un monto de USD 35,0 millones con vigencia hasta el 2028. Dicho préstamo está destinado a financiar la ejecución de las fases 1 y 2 de las inversiones obligatorias del Contrato de Concesión.
97. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 19,0 millones en el ejercicio 2019, representando un incremento de USD 11,2 millones, respecto al ejercicio 2018, debido principalmente al aumento del capital social de la empresa en USD 5 millones y al aumento de la cuenta resultados acumulados en USD 6,2 millones.
98. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al estado de situación financiera del ejercicio 2018, la empresa ha modificado sustancialmente su estructura de financiamiento, puesto que ha incorporado financiamiento por USD 35 millones de su empresa vinculada Trabajos Marítimos S.A., dichos fondos han contribuido a financiar las inversiones ejecutadas durante el ejercicio 2019 y parte de estos han

²² Ello se explica porque el Concesionario mantiene un depósito a plazo en el Banco de Crédito del Perú S.A.A. por USD 32,5 millones, con vencimiento a 15 días y con una tasa efectiva anual de 1,56 %.

²³ Otro elemento que explica el incremento en los activos intangibles son los costos incurridos en estudios, asesorías y diversos conceptos para la ampliación y modernización del terminal.

contribuido a incrementar sustancialmente los niveles de liquidez de la empresa, así el saldo de efectivo se incrementó en USD 30,5 millones, lo cual le contribuirá a afrontar sus obligaciones de corto plazo y a financiar la ejecución de sus inversiones.

VII.3. Ratios financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

99. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,0 medidos con los ratios de liquidez clásica²⁴, prueba ácida²⁵ y liquidez absoluta²⁶ lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2018, los referidos ratios presentan valores menores a 1,00, denotando en dicho ejercicio que los activos de corto plazo son insuficientes para respaldar las obligaciones de corto plazo.
100. Del cuadro se aprecia que en el ejercicio 2019, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2018, así el ratio de liquidez clásica aumentó de 0,75 a 10,05, así, en el ejercicio 2019 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 10,05 de activo corriente como respaldo de pago.

CUADRO 10 RATIOS DE LIQUIDEZ		
Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	10,05	0,75
Prueba ácida	9,99	0,75
Liquidez absoluta	8,77	0,55

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

101. Asimismo, en el ejercicio 2019, el ratio de prueba ácida aumentó de 0,75 a 10,05 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,55 a 8,77, esta situación se debe principalmente a una disminución significativa del pasivo corriente (disminución de cuentas por pagar a entidades relacionadas y otras cuentas por pagar) y a un aumento significativo del activo corriente (aumento significativo del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo).

b) Análisis de ratios de endeudamiento financieros

102. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁷, Endeudamiento del Activo²⁸, e Índice de Solvencia²⁹, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado, asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia y del ratio de Calidad de la Deuda³⁰, se evidencia un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2019 con relación al ejercicio 2018.
103. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 2,1 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2018 se aprecia que dicho ratio fue de 1,3, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 1,3 de deuda, denotando un aumento en la relación recursos de terceros vs recursos propios.

²⁴ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁵ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁶ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³⁰ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

CUADRO 11
RATIOS DE APALANCAMIENTO / ENDEUDAMIENTO

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	2,1	1,3
Endeudamiento del Activo	67,8%	55,8%
Calidad de la Deuda	9,4%	99,4%
Índice de Solvencia	1,5	1,8

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

104. El ratio endeudamiento del Activo, también aumenta en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 67,8% por el pasivo total, en el ejercicio 2018 el valor de este ratio es de 55,8%, denotando un aumento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
105. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 9,4% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 99,4% en el ejercicio 2018, lo cual refleja que la empresa ha disminuido sustancialmente su endeudamiento de corto plazo, mejorando con ello también su nivel de liquidez.
106. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,5 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2018 este indicador es de 1,8, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa aumentó su nivel de endeudamiento al aumenta la relación activo total sobre pasivo total.

c) Análisis de ratios de rentabilidad

107. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³¹ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 47,6% y en el ejercicio 2018 fue de 22,2%. Respecto al margen operativo³², este es negativo en 1,2% en el 2018 y aumenta a 37,8% en el 2019, estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos.
108. De igual forma, el margen neto³³ presenta un aumento, en 2018 es negativo en 2,4% y en el 2019 asciende a 26,3%, este indicador muestra que en 2019 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene USD 26,3 de utilidad neta (negativo en USD 2,4 en 2018), este indicador mejora respecto al ejercicio 2018, principalmente por un aumento sustancial de la utilidad operativa.
109. El margen EBITDA³⁴ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias, así, en el ejercicio 2019 el margen de EBITDA es de 40,7%, y en el ejercicio 2018 es de 0,7%, estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
110. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 mejora respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 32,4 de utilidad neta, en el ejercicio 2018 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida de USD 0,8, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta.

³¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

111. De la misma forma el ROA³⁶ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un aumento, de un valor negativo en 0,3% en 2018 a 10,4% en el 2019, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta y en general a la mejora de los resultados operativos.

CUADRO 12
RATIOS DE RENTABILIDAD

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	47,6%	22,2%
Margen Operativo	37,8%	-1,2%
Margen Neto	26,3%	-2,4%
Margen EBITDA	40,7%	0,7%
ROE	32,4%	-0,8%
ROA	10,4%	-0,3%

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

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

VIII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2019 para la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry presenta las siguientes conclusiones:

- Durante el año 2019, la Concesión se encontraba en la Etapa 1 de las inversiones obligatorias, en particular, se concluyó con el Dragado Inicial que corresponde a la fase preliminar. Dicha inversión significó un reconocimiento equivalente a USD 9,1 millones y significó un nivel de cumplimiento acumulado del 4,3% de las inversiones comprometidas.
- El tráfico de carga y naves tuvo un importante incremento respecto al 2018, año en el que, en la mayoría de los meses, el TPMS estuvo bajo la administración de ENAPU. Por un lado, el número de naves atendidas se incrementó en 10,1%, que se explica por las inversiones en el dragado inicial que le dieron una mayor capacidad para la atención de naves. De otro lado, el tráfico de carga fraccionada, sólida a granel y líquida a granel se incrementó en 29,3%, 8,8% y 12,5% respecto al año anterior, respectivamente. En cuanto a la carga en contenedores, esta presentó un aumento de 35 veces a lo movilizado en el 2018 y, a la fecha, no se ha movilizado carga del tipo rodante. Finalmente, transitaron 14,4 miles de pasajeros, exclusivamente, del exterior.
- Los principales productos movilizados por este terminal corresponden al concentrado de cobre, a través de la exportación y maíz amarillo duro y soya mediante el procedimiento de importación. Otros productos característicos son los vinculados al sector agroexportador tales como las paltas y arándanos que se movilizan mediante contenedores congelados.
- La concesión del TPMS impulsó el arribo de cruceros internacionales, apreciándose que durante 2019 se recibieron un total de 23 cruceros, lo cual representó el arribo de un total de 14,4 mil pasajeros a La Libertad, promoviendo así el turismo y la actividad económica regional. Cabe señalar que, el tráfico de turistas internacionales se incrementó 682,6% en 2019 con relación al año anterior. Asimismo, es importante destacar que el número de pasajeros es el mayor entre los puertos concesionados a nivel nacional.
- Las tarifas de los servicios regulados presentaron un incremento, a lo más de, 1,71% producto de los ajustes por inflación de los EE. UU. de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión. Por su parte, los servicios especiales con precio se mantuvieron durante todo el 2019. Si perjuicio de ello, se inició la prestación de nuevos servicios en función de la nave y la carga, tales como, suministro de combustible a la nave, movilización de contenedores, Embarque y Descarga de Power Packs, Forrado de contenedor, entre otros. En cuanto a los cargos de acceso, se mantuvo cuatro contratos de acceso, dos para el acceso al servicio de practica y los otros dos para el servicio de remolcaje, los cargos se mantuvieron similar al 2018, esto es, USD 112,55 para poder brindar el servicio de remolcaje y USD 0,0 para brindar el servicio de practica.
- A diferencia de otras concesiones, Terminal Salaverry, adicional a los aportes por regulación y retribución a la APN, debe realizar un aporte al Fondo de Promoción de la Inversión Privada FONCEPRI correspondiente al 2% del pago por retribución a la APN. Los tres pagos alcanzaron la suma de 3,2 millones de soles, monto superior en más de 20 veces a lo pagado durante el 2018. En cuanto a los números de accidentes, se puede destacar que desde el inicio de operaciones no ha habido fallecidos; sin embargo, si se han presentado, durante el 2019, seis personas heridas producto de seis accidentes.
- Finalmente, del análisis financiero se desprende que durante el 2019 el Concesionario presentó una mayor utilidad bruta (+ USD 10,6 millones) y neta (+ USD 6,2 millones), producto de mayores ingresos por un aumento en la cantidad demandada de los servicios portuarios. Los activos de las empresas también se incrementaron como resultado de mayor efectivo en bancos e inversiones en intangibles. Ello a partir de una toma de

crédito a empresas relacionadas (USD 35,0 millones). Lo anterior generó ratios de liquidez significativamente altos, una mayor dependencia por terceros por el incremento de deuda de largo plazo y altas rentabilidades, de hecho tanto la rentabilidad de la empresas como del accionista fueron positiva 10,4% y 32,4%, respectivamente, luego de un inicio negativo en el 2018.

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N°	Tema	Contenido	Ref.
		<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>	
23	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación del TPMS hasta la caducidad de la Concesión. 	Cláusula 8.25. (p. 91)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario Multiproposito Salaverry

Tipo	: Autosostenible
Plazo de concesión	: 30 años
Periodo	: 2018 - 2019

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	32	229
Carga total atendida	Toneladas	356 518,1	2 820 184,1

Operación	Unidad de medida	2018	2019
Exportación	Toneladas	140 036,51	896 759,52
Importación	Toneladas	216 481,55	1 921 400,22
Cabotaje	Toneladas	0	2 024,37
Transito y transbordo	Toneladas	0	0

Carga	Unidad de medida	2018	2019
Contenedorizada	Toneladas	0,0	2 795,1
Fraccionada	Toneladas	28 738,5	124 393,7
Graneles sólidos	Toneladas	324 045,1	2 654 827,8
Graneles líquidos	Toneladas	3 734,5	38 167,4
rodante	Toneladas	0,0	0,0
Contenedores	Unidades	0,0	1 009,0
Contenedores	TEU	0,0	1 820,0
Pasajeros	personas		14371

Ingresos

Indicador	Unidad de medida	2018	2019
Servicio a la carga	Miles de dólares	1 343,0	12 791,0
Servicio a la nave	Miles de dólares	474,0	8 699,0
Cabotaje	Miles de dólares	13,0	669,0
Pasajeros	Miles de dólares	-	218,0
Otros	Miles de dólares	580,0	1 087,0

Fuente: Terminal Salaverry

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota
**Jefa de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante