

INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry

2022

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**





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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2022: Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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

estudioseconomicos@ositrán.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición del Concesionario.....	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios estándar.....	11
II.2. Servicios especiales.....	12
II.3. Servicios no portuarios.....	12
II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Principales clientes	13
III.2. Trafico de naves y de carga.....	15
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	22
IV.1. Tarifas.....	22
IV.2. Precios	23
IV.3. Cargos de Acceso.....	23
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	24
V.1. Inversiones.....	24
V.2. Pagos al Estado.....	26
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	27
VI.1. Niveles de servicio y productividad	27
VI.2. Reclamos	31
VI.3. Accidentes	31
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	32
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	32
VII.2. Análisis de ratios financieros	40
VIII. CONCLUSIONES	48
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	50
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY.....	56



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2022.....	17
Cuadro 2 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2022-2023	23
Cuadro 3 Contratos de acceso vigentes, año 2022.....	24
Cuadro 4 Pagos al Estado, periodo 2018-2022.....	27
Cuadro 5 Accidentes reportados en el terminal, año 2022.....	32
Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022.....	33
Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022.....	36
Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022	40
Cuadro 9 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022	42
Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022.....	45

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes de STI, año 2022.....	13
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2022.....	14
Gráfico 3 Agencias marítimas, año 2022	14
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2022	15
Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, años 2021 y 2022.....	15
Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019-2022	16
Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022	16
Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022	17
Gráfico 9 Estadísticas de ocupación de muelle en el TPMS, por muelle, año 2022.....	18
Gráfico 10 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2022.....	19
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por operación, años 2021 y 2022.....	19
Gráfico 12 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2022	20
Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2021.....	20
Gráfico 14 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2022	21
Gráfico 15 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2022.....	21
Gráfico 16 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2022.....	26
Gráfico 17 NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2022.....	28
Gráfico 18 NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2022	29
Gráfico 19 NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2022.....	30
Gráfico 20 NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2022.....	31
Gráfico 21 Ingresos por prestación de servicios de STI	33
Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2022	34
Gráfico 23 Evolución de los resultados de STI, periodo 2018 - 2022.....	34
Gráfico 24 Composición de activos de la empresa	37



Gráfico 25 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2018 - 2022.....	37
Gráfico 26 Composición de pasivos de la empresa	38
Gráfico 27 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2018 - 2022.....	38
Gráfico 28 Composición del patrimonio neto de la empresa	39
Gráfico 29 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2018 - 2022	39
Gráfico 30 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2018 - 2022.....	41
Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2018 - 2022	42
Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2018 - 2022	43
Gráfico 33 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2018 - 2022.....	44
Gráfico 34 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2018 - 2022	46
Gráfico 35 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2018 - 2022.....	47

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS o Concesión) para el año 2022. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la concesión, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

Durante el año 2022, el terminal atendió un total de 219 naves, esto es, cuatro (4) naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un incremento de 1,9%. Asimismo, en cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2022 se presentó una reducción del 4,0% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 3,67 a 3,52 millones de toneladas, respectivamente. Cabe mencionar que al analizar el tráfico mensual durante el 2022 se observa que el volumen de carga movilizada presentó una tendencia ligeramente inferior a la observada en el año 2021, situándose en promedio en torno a las 293 mil toneladas por mes, cifra inferior al promedio mensual del año 2021 (306 mil toneladas).

Del total de carga movilizada durante el año 2021, el 95,48% correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 4,01% y 0,51%, respectivamente. Cabe señalar que durante el año 2022 no se registraron movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, a diferencia de lo observado en el año 2021. Asimismo, se observó que la empresa Cementos Pacasmayo fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,38% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú y ADM Andina Perú, quienes tuvieron a su cargo el 9,95% y 9,86% de la carga movilizada, respectivamente.

Respecto al régimen tarifario, dado que durante el año 2022 aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre noviembre de 2022 y octubre de 2023 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +8,20%.

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2022, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre STI y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 37,87 millones, monto 39,0% inferior a lo registrado en 2021



(USD 62,07 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 129,51 millones, representando un porcentaje de avance del 47,93% del compromiso de inversión de STI.

Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2022, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 7,38 millones, cifra 19,8% superior a lo registrado en el año 2021 (S/ 6,16 millones). Sobre el particular, dicho monto estuvo compuesto de S/ 1,76 millones por concepto de aportes por regulación, monto 11,0% superior al del 2021, y de S/ 5,62 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 22,9% superior a lo pagado en el 2021.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a diez (10), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (11 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Entre tanto, durante el año 2022 no se han registrados reclamos, en contraste a la situación observada en el año 2021 donde se presentaron un total de dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por STI.

Respecto a la situación financiera de STI, al cierre del año 2022 se observa que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran un aumento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, al cierre del 2022 la empresa presenta una menor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo.

Finalmente, la información financiera de STI para el 2022 muestra una disminución en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. No obstante, el indicador ROE presenta una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas, en tanto que el indicador ROA se vio disminuido en comparación al 2021, lo cual implicaría que la empresa no empleó eficientemente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

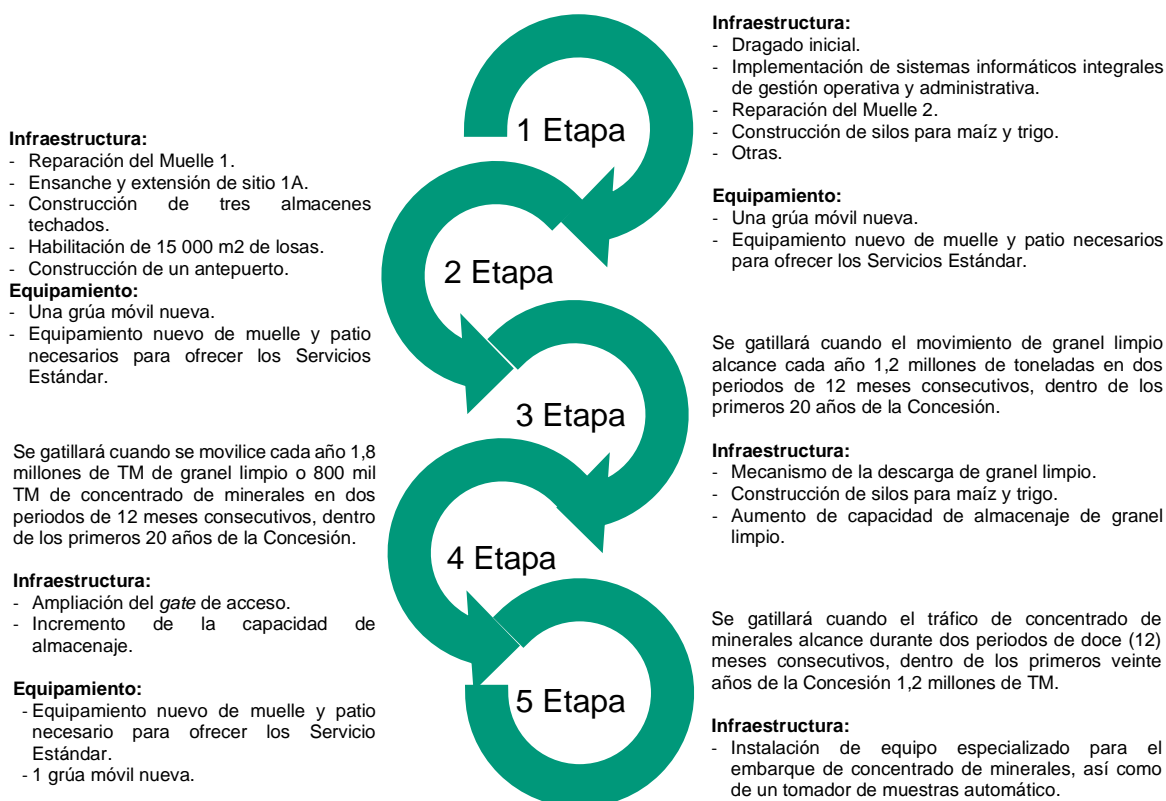
I.1. Composición del Concesionario

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

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

I.3. Área de influencia

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

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

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

³ Siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

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



y San Martín, atendiendo el movimiento del comercio exterior que incluye a dichas regiones⁵.



Fuente: Página web del Concesionario (último acceso: 19 de abril de 2023).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

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

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

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

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



I.5. Hechos de importancia

12. De acuerdo con lo señalado en el Plan de Negocios 2023 presentado por STI ante el Ositrán, así como de la información contenida en el Estado Financiero auditado de la empresa, entre los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2022 se tienen los siguientes:
 - La empresa señaló que, tras una larga pausa por el COVID-19, las naves de pasajeros volvieron a recalar en Salaverry para desembarcar pasajeros destinados a visitar atracciones turísticas de la zona de influencia.
 - Por otro lado, la empresa indicó que se inició la operación de embarque/descarga con las grúas móviles, conllevando a una mejora en la productividad, eficiencia operativa y mejores niveles de servicio y productividad a los usuarios.
 - En agosto de 2022, se culminó la ejecución de las obras correspondientes a las inversiones obligatorias de las Fases 1 y 2 y adelantos de inversiones funcionales de las Fases 3 y 4 del proyecto de modernización y desarrollo del terminal.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

II.1. Servicios estándar

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

a) Servicios a la nave

17. El servicio estándar a la nave comprende los siguientes servicios:
 - i) *Uso de amarradero*: Incluye el amarre y desamarre de la nave. Al respecto, por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por

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



metro-eslora de la nave por hora o fracción, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. Cabe indicar que en este caso la tarifa es cobrada a la nave.

- ii) *Acceso a las naves*: Comprende el ingreso de las naves al TPMS, el dragado de mantenimiento, las torres de enfilación, balizamiento y ayudas a la navegación que no sean de competencia de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI). Al respecto, la tarifa por este concepto es cobrada a la nave y se aplica por unidad de arqueo bruto (UAB) de las naves que acceden al TPMS.

b) Servicios a la carga

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

c) Servicios al pasajero

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

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios no portuarios

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



II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso

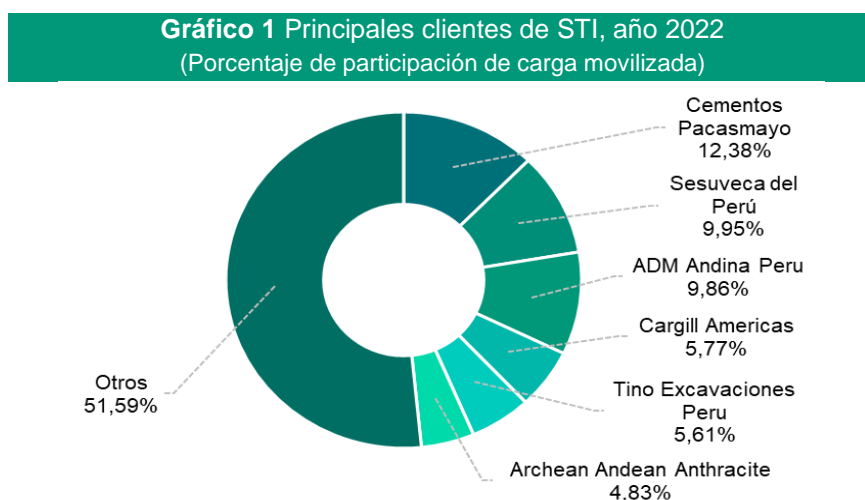
24. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
25. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

26. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry durante el año 2022, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁹.
27. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo. Así, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Principales clientes

28. Durante el año 2022 se observó que la empresa Cementos Pacasmayo fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,38% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú y ADM Andina Perú, quienes tuvieron a su cargo el 9,95% y 9,86% de la carga movilizada, respectivamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

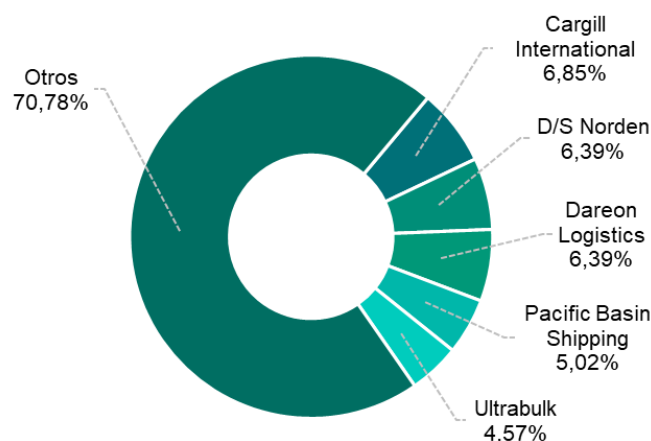
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



29. Por otro lado, respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
30. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2022 se observa que alrededor del 20% del tráfico total de naves se concentró en tres (3) empresas, Cargill International (6,85%), D/S Norden (6,39%) y Dareon Logistics (6,39%), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 70,78% de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 4% del tráfico total.

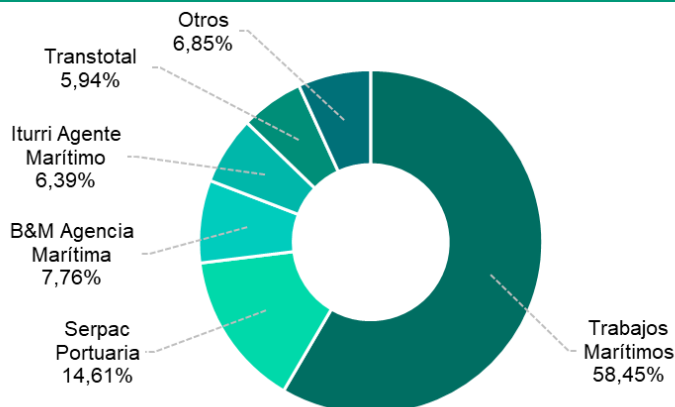
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

31. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2022 se observa que alrededor del 73% del tráfico de naves se encontró distribuido entre dos (2) empresas, siendo Trabajos Marítimos la que presentó la mayor participación, registrando el 58,45% del total de naves que recalaron en el terminal, seguido de Serpac Portuaria con el 14,61%, tal como se detalla en el siguiente gráfico.

Gráfico 3 Agencias marítimas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

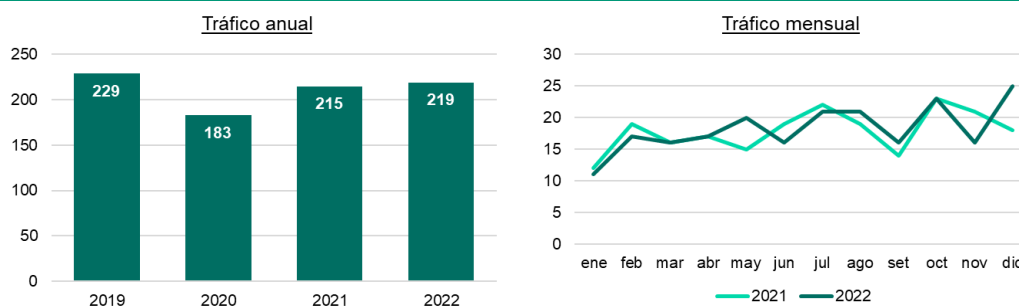


III.2. Tráfico de naves y de carga

a) Naves atendidas

32. Durante el año 2022, STI atendió un total de 219 naves, esto es, cuatro (4) naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un incremento de 1,9%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual de naves, la tendencia observada durante el año 2022 se asemeja a los niveles registrados en el 2021, presentado algunos meses con un tráfico por encima de lo observado el año anterior (específicamente los meses de mayo, agosto, setiembre y diciembre), situándose en torno a las 18,3 naves por mes, en promedio, número superior al promedio mensual de naves del año 2021 (17,9 naves).

Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2022
(En número de naves atendidas)

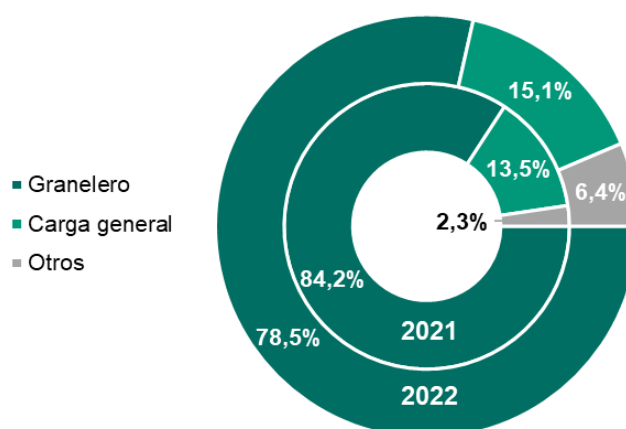


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2022, las naves que transportan carga sólida a granel representaron el 78,5% del total de naves atendidas, seguido por las naves que transportan carga general con el 15,1%, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 6,4% de las naves atendidas durante el 2022 corresponden a buques tanqueros, cruceros y barcasas.

Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, años 2021 y 2022
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

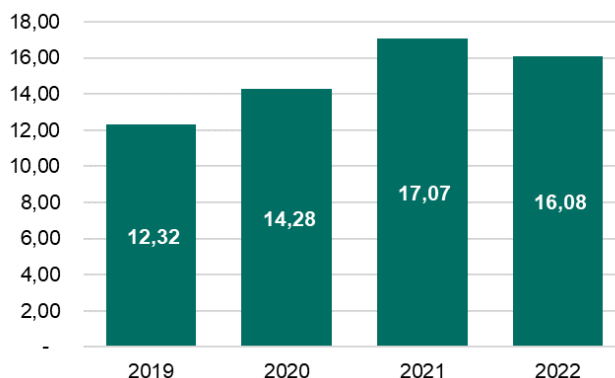
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Cabe señalar que el ligero aumento observado en el número de naves atendidas en el año 2022 contrasta con la contracción del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a una reducción en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2022, el volumen promedio de carga



movilizada por nave ascendió a 16,08 mil toneladas, cifra inferior a lo observado en el año 2021 (-5,8%), tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Nótese que, sin perjuicio de la contracción que se presenta para el 2022, desde el año 2019 la tendencia del volumen de carga por nave ha sido creciente, pasando de 12,32 mil toneladas en 2019 a 16,08 mil toneladas en 2022, lo cual se traduce en una variación anual promedio de +9,3%.

Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2019-2022
(En miles de toneladas métricas)

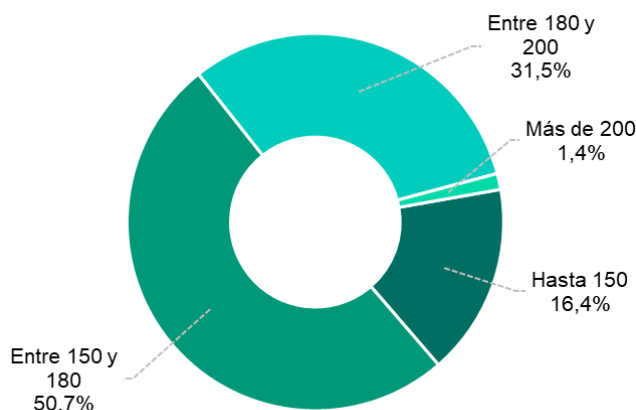


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2022, estas comprenderían la eslora y el arqueo bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 150 a 180 metros presentaron la mayor participación con el 50,7% del tráfico total, mientras que las naves de mayor eslora, tales como las pertenecientes al rango de 180 a 200 metros o más de 200 metros inclusive, presentaron participaciones menores, con el 31,5% y 1,4%, respectivamente.

Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

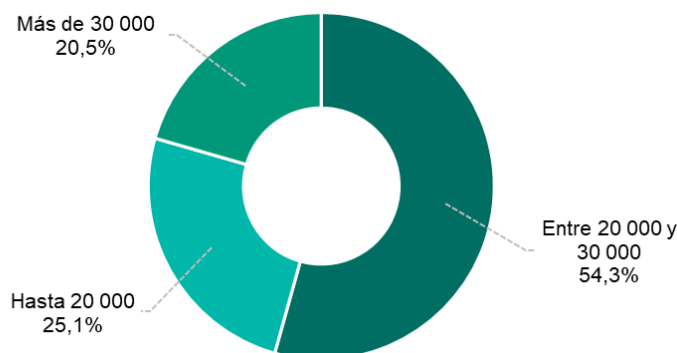
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros.



Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 20 000 y 30 000 toneladas, con un 54,3% del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto de hasta 20 000 toneladas, con un 25,1% del tráfico total de naves.

Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto al arribo de las naves en el TPMS durante el año 2022, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 2 con 162 naves, destacando de este total el amarradero A con 94 naves. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 1 con 57 naves, las cuales se distribuyeron entre los amarraderos A y B con 29 y 28 naves, respectivamente. Cabe señalar que, de acuerdo con la información publicada por la APN en 2022¹⁰, el muelle N° 1 se encontró sin atención entre los meses de enero y julio de dicho año.

Cuadro 1 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2022

Amarradero	Muelle		Total
	1	2	
A	29	94	123
B	28	68	96
Total	57	162	219

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Finalmente, en cuanto a la ocupación de muelle en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, conviene revisar las estadísticas de tasa de ocupación de muelle y tiempo promedio de estadía de nave en muelle.
39. Con relación a la tasa de ocupación, esta corresponde a la relación entre el tiempo total de ocupación del amarradero y el tiempo total de disponibilidad, siendo importante dicha tasa debido a que puede afectar la eficiencia de las operaciones portuarias y la capacidad del puerto para manejar volúmenes de carga elevados, ya que un alto nivel de ocupación de muelles puede conducir a tiempos de espera más largos para los barcos, lo que a su

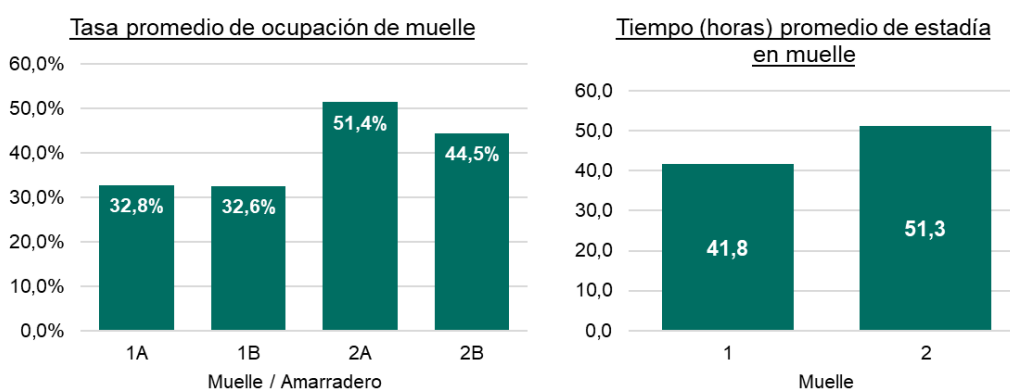
¹⁰ En particular, el reporte "Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados", publicado con periodicidad mensual. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/2804705-estadisticas-apn-2022-ocupacion-en-muelles> (Última revisión: 21 de abril de 2023).



vez aumenta los costos para las empresas que utilizan el puerto. Al respecto, y de acuerdo con la información de la Autoridad Portuaria Nacional¹¹, la tasa de ocupación recomendada es de 70%.

40. Como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, en el terminal se han observado tasas promedio de ocupación heterogéneas entre los diversos amarraderos que forman parte de la concesión. Así, se observa que la mayor ocupación se presentó en el amarradero 2A, con una tasa promedio de 51,4%, seguido del amarradero 2B, con una tasa promedio de 44,5%. Entre tanto, durante el 2022, las menores tasas promedio de ocupación se presentaron en los amarraderos 1A y 1B con porcentajes de 32,8% y 32,6%, respectivamente, ello como consecuencia de que, entre los meses de enero y julio de dicho año, el muelle N° 1 se encontró sin atención, de acuerdo a lo indicado por la APN.

Gráfico 9 Estadísticas de ocupación de muelle en el TPMS, por muelle, año 2022



Fuente: Reporte "Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados", periodo enero-diciembre de 2022, publicado por la Autoridad Portuaria Nacional.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Por su parte, respecto al tiempo promedio de estadía de nave en muelle, este corresponde al tiempo promedio en que una nave permanece atracada en el puerto para cargar o descargar su carga, el cual puede variar dependiendo de diversos factores, tales como el tamaño de la nave, el tipo de carga, la eficiencia de las operaciones portuarias, entre otros. Al respecto, en el caso del TPMS, durante el año 2022, se ha observado que el mayor tiempo promedio de estadía se presentó en el muelle N° 2 con alrededor de 51,3 horas, seguido por el muelle N° 1 con alrededor de 41,8 horas.

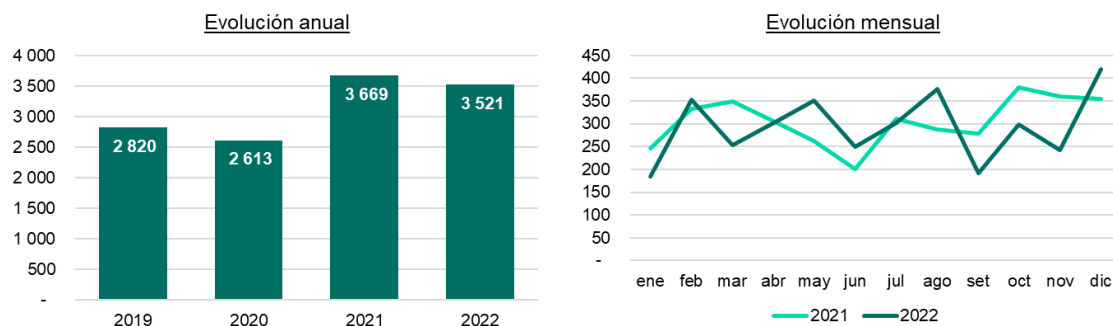
b) Volumen de carga movilizada

42. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2022 se presentó una reducción del 4,0% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 3,67 a 3,52 millones de toneladas, respectivamente, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2022 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el TPMS presentó una tendencia ligeramente inferior a la observada en el año 2021 (con excepción de los meses de mayo, agosto y diciembre), situándose en torno a las 293 mil toneladas por mes, en promedio, cifra inferior al promedio mensual de toneladas del año 2021 (306 mil toneladas).

¹¹ Ídem.



Gráfico 10 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2022
(En miles de toneladas métricas)

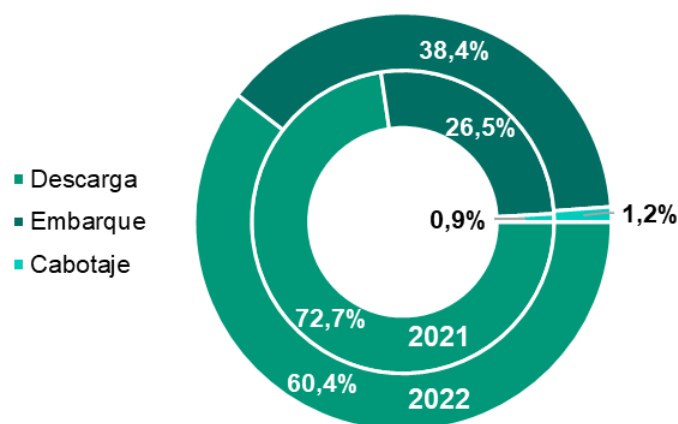


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2022, el 60,4% correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 38,4% correspondió a operaciones de embarque, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga ingresando al país a través de dicho terminal en contraste al menor volumen de carga destinada a la exportación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga movilizada mediante las operaciones de cabotaje representó el 1,2% del tráfico de carga total del 2022.

Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por operación, años 2021 y 2022
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



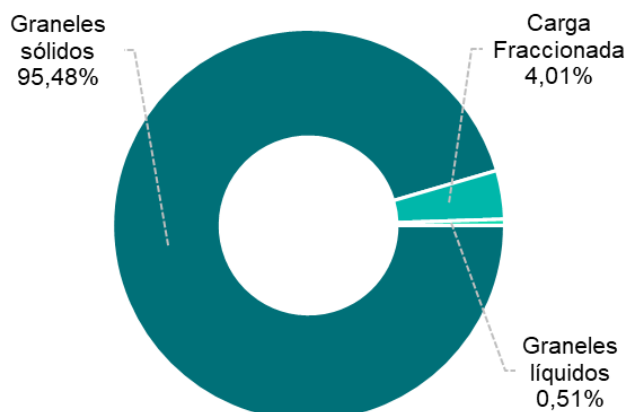
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Asimismo, como se presenta en el siguiente gráfico, respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2022 se tiene que, del total de carga movilizada, el 95,48% correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 4,01% y 0,51%, respectivamente. Cabe señalar que durante el año 2022 no se registraron movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, a diferencia de lo observado en el año 2021.



Gráfico 12 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2022
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

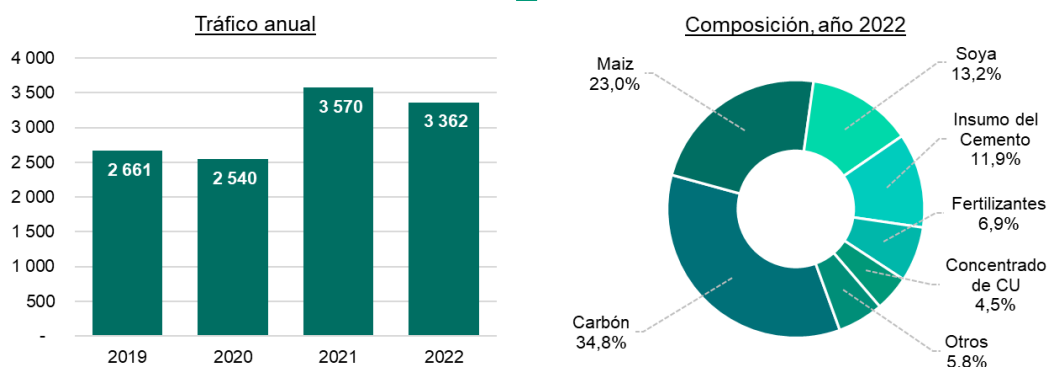


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga sólida a granel

45. El volumen de carga sólida a granel movilizado durante el año 2022 por el TPMS ascendió a 3,36 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 5,8% respecto de lo registrado en el 2021 (3,57 millones de toneladas). Al respecto, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 60,3%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 38,5% de la carga movilizada. Cabe indicar que las operaciones de cabotaje en este tipo de carga representaron únicamente el 1,2% del volumen total movilizado. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de granel sólido que se han movilizado durante el 2022, destacan el carbón (34,8%), el maíz (23,0%) y la soya (13,2%), mientras que el 29,0% de la carga restante se encontró compuesta por insumo del cemento, fertilizantes, concentrado de cobre, entre otros.

Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2021
(En toneladas métricas)



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

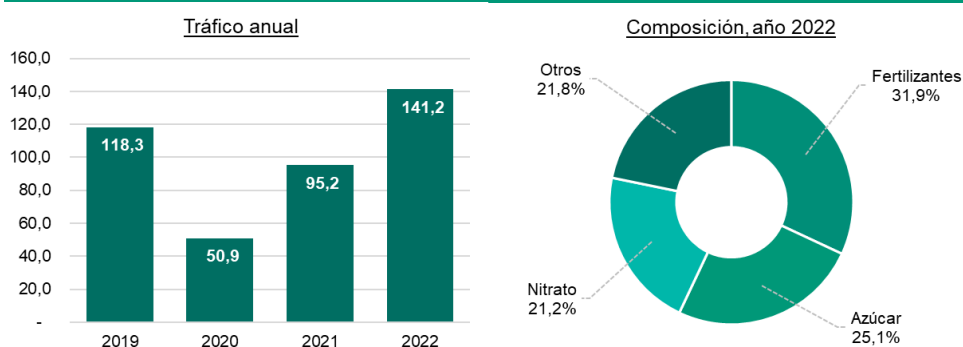
46. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2022 se encuentran Cementos Pacasmayo (13,0%) movilizando carbón e insumo de cemento, Sesuveca del Perú (10,4%) movilizando carbón, y ADM Andina Perú (10,3%) movilizando maíz y soya.



Carga fraccionada

47. El volumen de carga fraccionada movilizada durante el año 2022 en el TPMS ascendió a 141,2 mil toneladas, lo cual representó un incremento de 48,3% respecto de lo registrado en el 2021. Sobre el particular, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 71,9%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 27,7% de la carga, presentándose además operaciones de cabotaje que movilizaron cerca del 0,4% de la carga total. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de carga fraccionada que se han movilizado durante el 2022, destacan los fertilizantes (31,9%), el azúcar (25,1%) y el nitrato (21,2%), mientras que un 21,8% de la carga se encontró compuesta por carga fraccionada diversa.

Gráfico 14 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2022
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

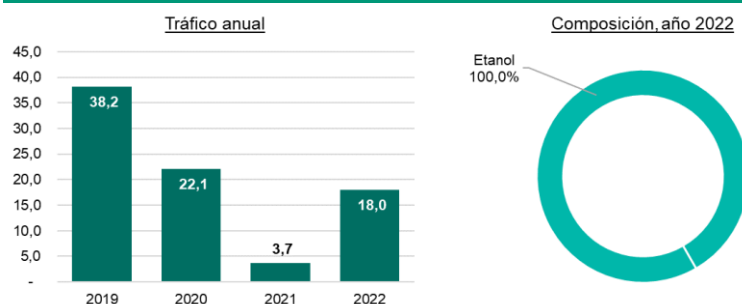
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2022 se encuentran Inkaferro Perú (19,4%) movilizando carga fraccionada diversa, Orica Mining Services Perú (15,5%) movilizando fertilizantes y nitrato, y Equilibra Perú (14,8%) movilizando fertilizantes.

Carga líquida a granel

49. El volumen de carga líquida a granel movilizada durante el año 2022 en el terminal ascendió a 18,0 mil toneladas, lo cual representó un incremento de 389% respecto de lo registrado en el 2021 (3,7 mil toneladas). Cabe indicar que dicho total se concentró únicamente en las operaciones de embarque, no registrándose para dicho año ninguna operación de descarga o cabotaje.

Gráfico 15 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2022
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. En cuanto a los productos de granel líquido que se movilizaron durante el año 2022 debemos indicar que el 100% correspondió al etanol, siendo las empresas Cartavio S.A.A.



y Casa Grande S.A.A. los clientes del TPMS que movilizaron la totalidad de dicho tipo de carga.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

51. Respecto al régimen tarifario en el TPMS, la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión señala que, por la prestación de los servicios estándar y los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria, el Concesionario estará facultado a cobrar las tarifas correspondientes, las cuales en ningún caso podrán superar las tarifas máximas actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato.
52. Del mismo modo, de acuerdo con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año, contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de la Obra correspondiente a la Etapas 1 y 2, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TPMS tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por STI, mediante la fórmula tarifaria " $RPI - X$ ", donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente.
53. Así, cada año, STI realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. No obstante, para el periodo correspondiente a los primeros años desde el inicio de explotación del TPMS hasta el quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el factor de productividad será cero, de conformidad con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
54. Por tanto, en la medida que, durante el año 2022, aún se encontraban en ejecución las referidas obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre noviembre de 2022 y octubre de 2023 se realizó únicamente en función a la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +8,20% ($RPI - X = 8,20\% - 0\%$)¹².

¹² Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de setiembre de 2022 ascendió a +8,20%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Setiembre 2021	Setiembre 2022	Var%
CPI	274,310	296,808	+8,20%



Cuadro 2 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2022-2023
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas 2021/22 (Versión 014)	Tarifas 2022/23 (Versión 019)
Servicios Estándar a la Nave			
Alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,357	1,468
Servicio de acceso a las naves	UAB	1,900	2,055
Servicios Estándar a la Carga			
<i>Embarque o Descarga internacional</i>			
Carga fraccionada	Tonelada	14,669	15,871
Carga de cereal a granel	Tonelada	9,888	10,698
Carga de mineral a granel	Tonelada	14,669	15,871
Otras cargas secas a granel	Tonelada	9,888	10,698
Carga de granel líquido	Tonelada	1,954	2,114
Carga rodante	Tonelada	20,534	22,217
Contenedor de 20' lleno	Contenedor	117,347	126,969
Contenedor de 20' vacío	Contenedor	117,347	126,969
Contenedor de 40' lleno	Contenedor	146,695	158,723
Contenedor de 40' vacío	Contenedor	146,695	158,723
Servicios Estándar al Pasajero			
Pasajeros	Pasajero	6,516	7,050
Servicios Especiales con Tarifa			
Servicio de Refrigerado para Contenedores	Contenedor/día	58,673	63,484

Notas:

- La información se refiere a las tarifas máximas para cada tipo de carga, sin considerar los descuentos que el Concesionario está obligado a brindar para los servicios a la carga de mineral a granel, carga de cereal a granel, y otras cargas secas a granel en virtud de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- La información sobre tarifas vigentes a partir de noviembre de 2022 se encuentra en el Tarifario (versión 019) disponible en:
<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2022/tarifas/10/Tarifario%20STI%20v.019%20TPMS%20-%2003.11.22_0.pdf> (último acceso: 24 de abril de 2023).
- La información sobre tarifas vigentes a partir de octubre de 2021 se encuentra en el Tarifario (versión 014) disponible en:
<<https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2021/tarifas/11/Tarifario%20STI%20v.014%20TPMS%20-%2030.10.21.pdf>> (último acceso: 24 de abril de 2023).

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

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

IV.3. Cargos de Acceso

56. El 17 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de STI, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
57. Así, al finalizar el año 2022, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre STI y los usuarios intermedios. De este total, se presentan dos



(2) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dos (2) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 3 Contratos de acceso vigentes, año 2022 (Montos expresados en USD, sin IGV)			
USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE			
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	1/04/2022	31/03/2023	112,55
Petrolera Transoceánica S.A.	1/04/2022	31/03/2023	112,55
PRACTICAJE			
Ejecutivos Marítimos S.A.C.	3/10/2022	2/10/2023	0
PSA Marine Perú S.A.	1/04/2022	31/03/2023	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

58. Como se señaló anteriormente, las inversiones en infraestructura y equipamiento que se llevarán a cabo en el TPMS se encuentran divididas en cinco etapas, además de la construcción de una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo; no obstante, estas inversiones pueden ser clasificadas tanto en inversiones obligatorias como en inversiones en función a la demanda. Al cierre del año 2022, el compromiso de inversión de STI se encontró valorizado en USD 270,19 millones (incluyendo IGV)¹³.
59. Sobre el particular, las inversiones obligatorias comprenden las etapas 1 y 2, las cuales, para su realización, no se requiere del cumplimiento de alguna condición sobre el nivel de carga movilizada en el terminal. Así, de acuerdo con el apéndice 1 del anexo 9 del Contrato de Concesión, tales inversiones obligatorias serían las siguientes:

Etapa 1

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

¹³ Cabe indicar que los montos de inversión señalados son referenciales toda vez que pueden variar en función al presupuesto de obra contenido en los expedientes técnicos correspondientes; asimismo, los montos de inversión pueden modificarse a lo largo de la ejecución de las obras.



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.
60. Adicionalmente, conforme al referido anexo 9, el Concesionario tiene un plazo máximo de sesenta meses contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión para la ejecución de las obras señaladas en las etapas 1 y 2.
61. Por otro lado, con relación a las etapas 3, 4 y 5, y la construcción de la nueva dársena, estas corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, de acuerdo a lo señalado en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión, la Etapa 3 consiste en la mecanización de la descarga de granel limpio (trigo, maíz y/u otros distintos a la soya), el cual se gatillará cuando el movimiento de dicho tipo de granel alcance cada año 1,2 millones de toneladas en dos periodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión. Dicha obra debe ser ejecutada en un plazo máximo de 36 meses contados desde la notificación del Regulador al Concesionario que certifique que se activó el gatillo.
62. En cuanto a la Etapa 4, la obra comprende: (i) la ampliación del *gate* de acceso, (ii) incremento de la capacidad de almacenaje, (iii) equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar, de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos propuestos y, (iv) adquisición de una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 120 toneladas por movimiento y alcance de 54 m. El desarrollo de la Etapa 4 estará sujeto a que se alcance, en dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión, cualquiera de los siguientes gatillos: 800 mil toneladas de concentrado mineral, o 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya. Asimismo, para esta etapa, el plazo máximo de ejecución será de 33 meses computados desde la certificación del gatillo.
63. Entre tanto, la Etapa 5 se gatilla cuando el tráfico de concentrado de minerales alcance durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de la Concesión, de 1,2 millones de toneladas. Al respecto, la obra consiste en la instalación de equipo especializado para el embarque de concentrados de minerales y un tomador de muestra automático con certificado de calibración. El plazo máximo de ejecución de esta etapa es de 31 meses contados desde que se certifique que el volumen de demanda ha sido alcanzado.
64. Finalmente, respecto a la construcción de la nueva dársena, en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión se señala que su ejecución estará sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes tres (3) gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión: i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales, ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya, o iii) un factor de ocupación promedio del 65%¹⁴. Esta

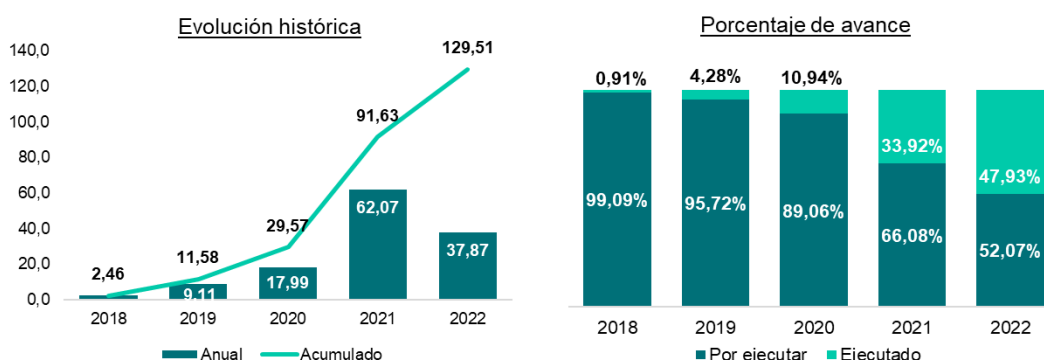
¹⁴ Al respecto, el Contrato de Concesión señala que el cumplimiento del gatillo se dará en caso se alcance cada año un factor de ocupación promedio de los muelles del 65% durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos o alternos dentro de un periodo de cuatro (4) años. Así, la obligación se generará al alcanzar el requerimiento expuesto por segundo año dentro del periodo, independientemente de que esto ocurra en el año segundo, tercero o cuarto. La metodología de medición de la tasa de ocupación será determinada por la APN considerando el tiempo ocupado versus el tiempo de disponibilidad.



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

65. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2022 se ejecutaron las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2, los cuales presentan un Avance Físico de 89,75% al mes de diciembre de 2022. Cabe indicar que, en el caso de las Etapas 3 y 4, estas fueron culminadas en el mes de julio de 2021.
66. Así, durante el año 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 37,87 millones, monto 39,0% inferior a lo registrado en 2021 (USD 62,07 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 129,51 millones, representando un porcentaje de avance del 47,93% del compromiso de inversión de STI, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 270,19 millones, al cierre del 2022 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,07% de dicho compromiso.

Gráfico 16 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2022
(En millones de USD)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Cabe añadir que, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2022 se recibieron las siguientes obras:
- Acta del 22 de marzo de 2022 - Equipamiento Portuario: dos (2) grúas móvil portuaria HMC.
 - Acta del 9 de abril de 2022 - Equipamiento Portuario: dos (2) clamshell para grúa HMC de 25 m³.
 - Acta del 20 de abril de 2022 - Equipamiento Portuario: tres (3) Contenedor Rotainer 20 pies.
 - Acta del 20 de abril de 2022 - Equipamiento Portuario: un (1) Revolver Roteiner.
 - Acta del 9 de mayo de 2022 - Edificios Auxiliares y Sistema Eléctrico, compuesto por Sala Eléctrica Principal Et. 1, Sala de Control de Silos Et. 1, Cuarto Eléctrico – Silos Et. 1, Sistema Eléctrico Et. 1, Vestuario para Minerales Et. 2, Subestación Eléctrica Et. 2, Sistema Eléctrico Et. 2.
 - Acta del 2 de agosto del 2022 - Ensanche y Extensión del Muelle N° 1.
 - Acta del 16 de noviembre de 2022 - Equipamiento Portuario: una (1) tolva básica de 75m³.

V.2. Pagos al Estado

68. De acuerdo con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del TPMS. Al respecto, el pago por el concepto de retribución asciende al tres por ciento (3%) de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la



Concesión. Adicionalmente, el Concesionario deberá depositar a favor de PROINVERSION un aporte al FONCEPRI, cuyo importe se obtiene de la aplicación del dos por ciento (2%) a la Retribución a la APN, en su condición de administrador de dicho fondo. En tal sentido, los ingresos mensuales del Concesionario se encuentran afectados al 3,06% por concepto de Retribución (3%) y aporte al FONCEPRI (0,06%).

69. Por su parte, la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión señala que el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán un aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Al respecto, dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.
70. Así, durante el año 2022, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 7,38 millones, cifra 19,8% superior a lo registrado en el año 2021 (S/ 6,16 millones). Sobre el particular, dicho monto estuvo compuesto de S/ 1,76 millones por concepto de aportes por regulación, monto 11,0% superior al del 2021, y de S/ 5,62 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 22,9% superior a lo pagado en el 2021, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 4 Pagos al Estado, periodo 2018-2022 (Montos expresados en miles de Soles, sin IGV)					
Concepto	2018	2019	2020	2021	2022
Pago de retribución	108,9	2 341,2	2 492,1	4 573,1	5 619,8
<i>Autoridad Portuaria Nacional - APN</i>	<i>106,7</i>	<i>2 295,3</i>	<i>2 443,3</i>	<i>4 483,5</i>	<i>5 509,6</i>
<i>Aporte a FONCEPRI</i>	<i>2,1</i>	<i>45,9</i>	<i>48,9</i>	<i>89,7</i>	<i>110,2</i>
Aporte por regulación	35,6	765,1	813,1	1 586,9	1 761,4
Total	144,4	3 106,2	3 305,2	6 160,0	7 381,2

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

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁵

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

a) Niveles de indicadores de servicio para nave

- **Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave**
72. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el inicio de las operaciones comerciales de la nave, computados desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. Asimismo, el referido Anexo señala que la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a cuarenta y cinco (45) minutos.
73. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁶, durante el año 2022 se registraron 8 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el

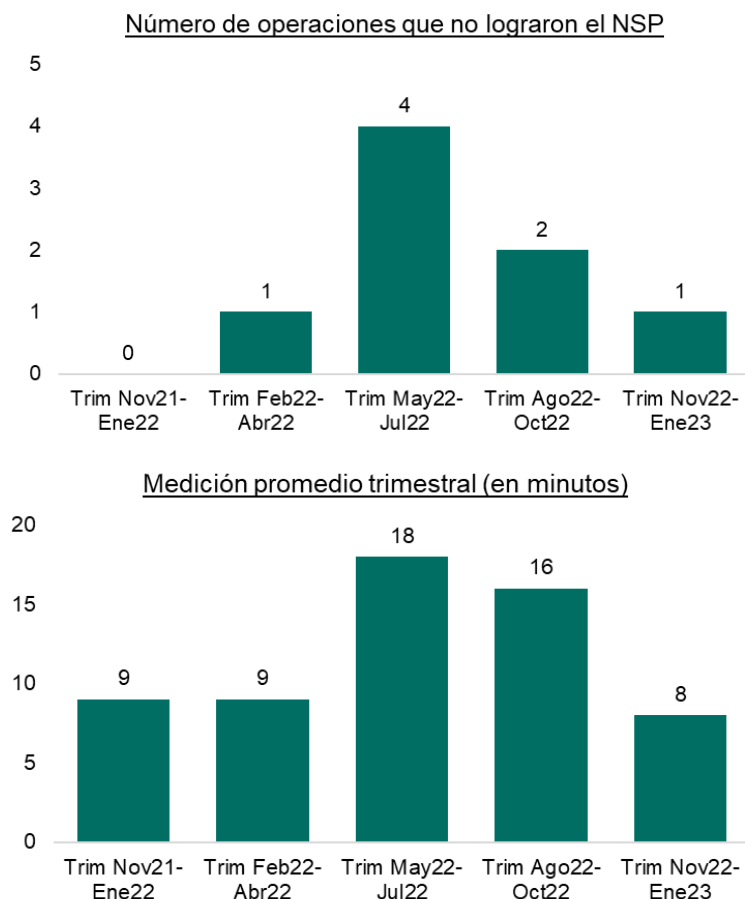
¹⁵ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁶ Mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.



mayor número de estas operaciones en el trimestre mayo-julio (4 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave fluctuó en un rango de 9 a 18 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre mayo-julio (18 minutos).

Gráfico 17 NSP: Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ Tiempo para el desatraque de la nave

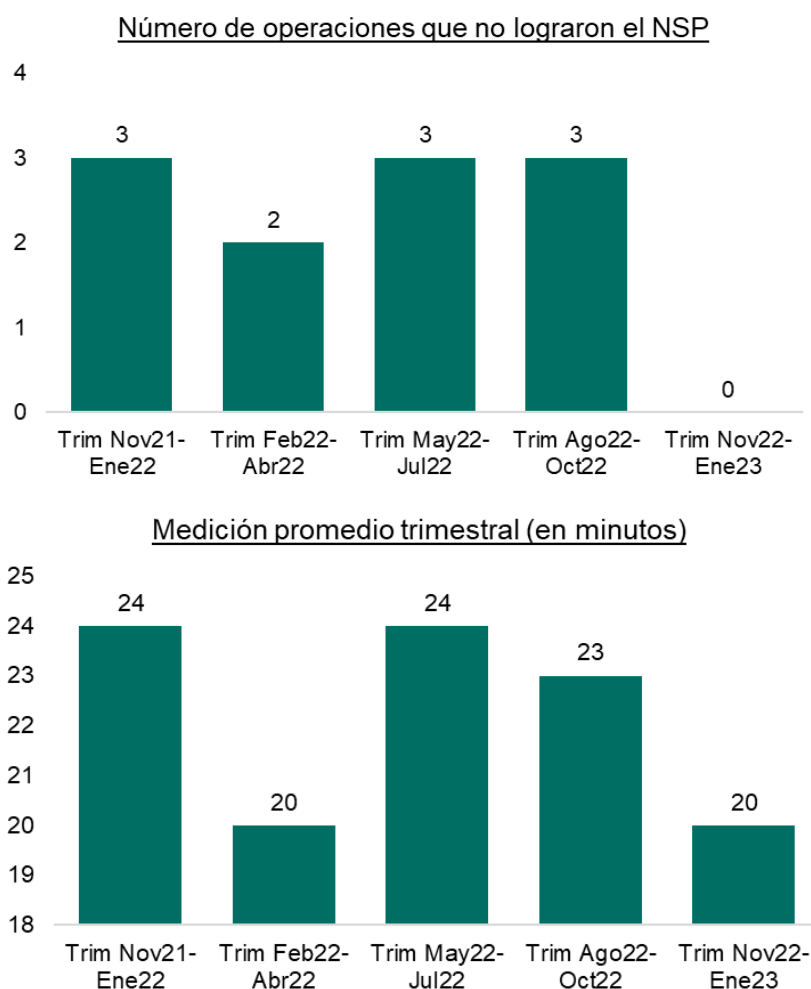
74. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el inicio de las operaciones de desatraque de la nave, computados desde la finalización de las operaciones comerciales de la nave, incluidas las autorizaciones necesarias y recursos disponibles del terminal para el desatraque respectivo. Asimismo, el referido Anexo señala que la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a cuarenta y cinco (45) minutos.
75. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁷, durante el año 2022 se registraron 11 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el menor número de estas operaciones en el trimestre febrero-abril (2 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo para el desatraque de la nave fluctuó en un rango de 20 a 24 minutos, siendo mayor el tiempo

¹⁷ Ídem.



promedio en los trimestres noviembre 2021-enero 2022 y mayo-julio 2022 (24 minutos, en ambos casos).

Gráfico 18 NSP: Tiempo para el desatraque de la nave, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

▪ Tiempo de recepción de la carga

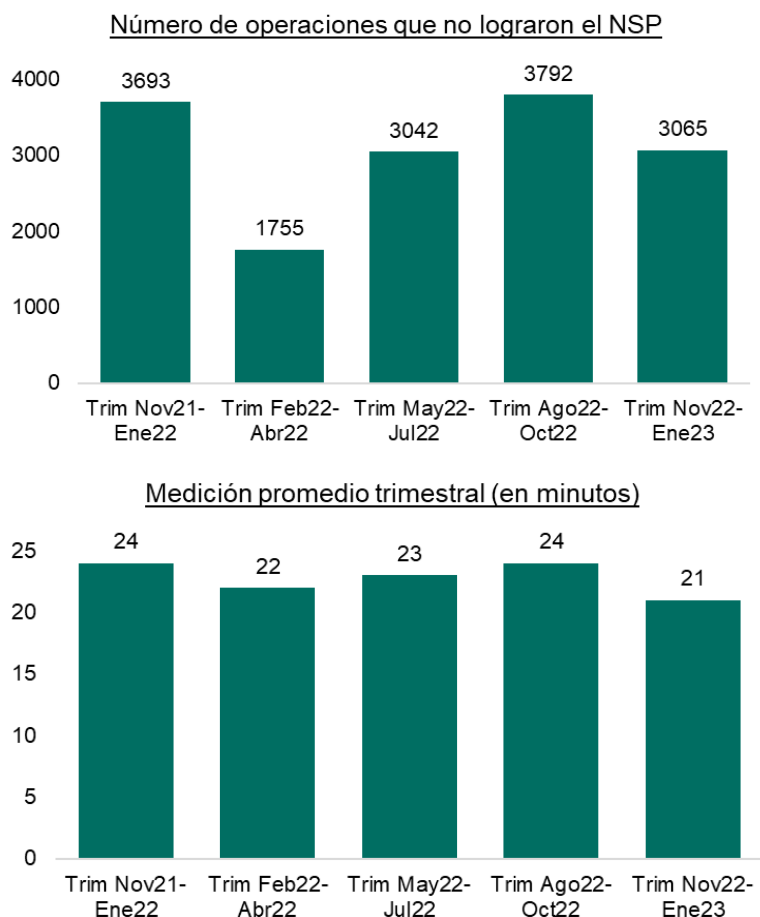
76. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, medido para cada operación individual, el tiempo de recepción de la carga no deberá exceder de cuarenta (40) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Al respecto, el referido Anexo señala que, para estos efectos, el tiempo de recepción de la carga significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora que ingresa el vehículo de transporte con la carga, y la fecha y hora en la que se retira el vehículo vacío del terminal.
77. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁸, durante el año 2022 se registraron 15 347 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el trimestre agosto-octubre (3 792

¹⁸ Ídem.



operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 20 a 24 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en los trimestres noviembre 2021-enero 2022 y agosto-octubre 2022 (24 minutos, en ambos casos).

Gráfico 19 NSP: Tiempo de recepción de la carga, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

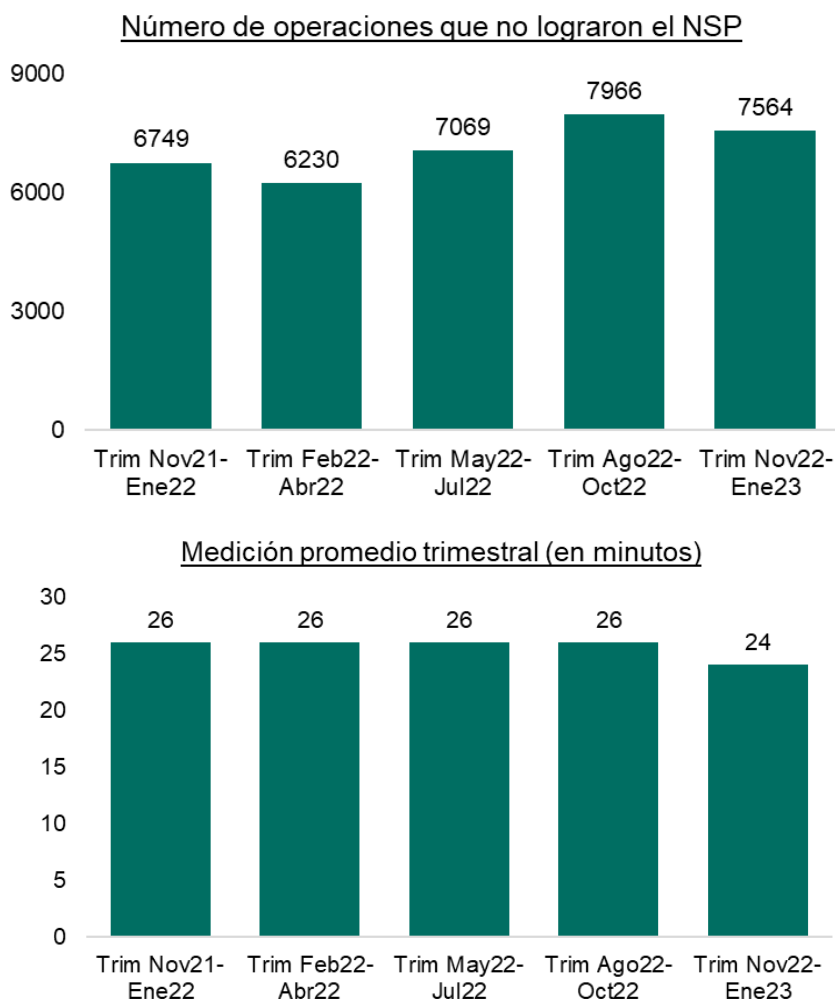
▪ Tiempo de entrega de la carga

78. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de entrega de la carga, medido para cada operación individual, no deberá exceder de cuarenta (40) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Al respecto, el referido Anexo señala que, para estos efectos, el tiempo de entrega de la carga significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora en que ingresa el vehículo de transporte vacío, y la fecha y hora en que se retire el vehículo con la carga del terminal.
79. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁹, durante el año 2022 se registraron 35 578 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el trimestre agosto-octubre (7 966 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo de recepción de la carga fluctuó en un rango de 24 a 26 minutos, siendo menor el tiempo promedio en el trimestre noviembre 2022-enero 2023 (24 minutos).

¹⁹ Ídem.



Gráfico 20 NSP: Tiempo de entrega de la carga, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

80. En cuanto al número de reclamos que recibidos por el Concesionario, durante el año 2022 no se han registrados reclamos, en contraste a la situación observada en el año 2021 donde se presentaron un total de dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por STI. Cabe señalar que, en dicha oportunidad, los dos (2) reclamos presentados fueron declarados infundados.

VI.3. Accidentes

81. Durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el TPMS ascendió a diez (10), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (11 accidentes). Sobre el particular, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2022, siendo estos únicamente accidentes que tuvieron como resultado daños personales (heridos).



Cuadro 5 Accidentes reportados en el terminal, año 2022
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	1	B	1	0	0
Febrero	2	B	2	0	0
Marzo	0	-	0	0	0
Abril	3	B	3	0	0
Mayo	1	B	1	0	0
Junio	2	B	2	0	0
Julio	0	-	0	0	0
Agosto	1	B	1	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	0	-	0	0	0
Acumulado	10		10	0	0

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. En efecto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2022 se observó que el número de accidentes con personas heridas (tipo B) se contrajo en comparación a los niveles registrados en el año 2021, presentando un total de diez (10) accidentes. Cabe señalar que, para ambos años, STI no ha reportado ningún accidente con daños materiales (tipo A) o con personas fallecidas (tipo C).

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

83. El Estado de Resultados Integrales de STI muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).



Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022
(Expresado en miles de USD)

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos por servicios prestados	2 410	23 464	24 006	41 477	45 182
Costos de servicios prestados	1 875	12 306	14 162	22 195	29 008
Utilidad bruta	535	11 158	9 844	19 282	16 174
Gastos de administración	564	2 311	2 809	4 411	4 676
Otros ingresos operativos	1	44	106	2 563	126
Otros gastos operativos	0	17	35	38	48
Utilidad operativa	-28	8 874	7 106	17 396	11 576
Ingresos financieros	34	46	71	1	10 591
Gastos financieros	0	143	231	2 558	11 015
Diferencia en cambio, neta	-6	-86	-325	-18	2
Utilidad antes de impuestos	0	8 691	6 621	14 821	11 154
Impuesto a las ganancias	59	2 527	2 131	5 082	2 917
Utilidad neta	-59	6 164	4 490	9 739	8 237

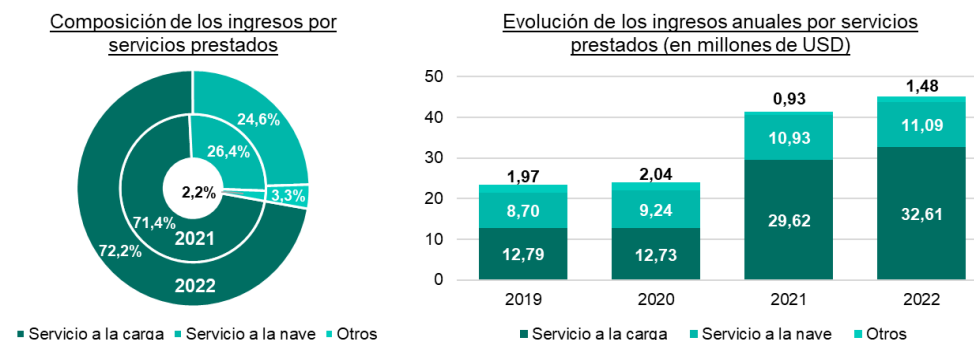
Nota: STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que STI facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de USD 45,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,7 millones (+8,9%) respecto del ejercicio 2021. En cuanto a la participación de dichos ingresos, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el 2022 el 72,2% de estos correspondió a servicios a la carga, mientras que el 24,6% correspondió a servicios a la nave. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2021, presentan cambios para el año 2022, otorgándole un mayor peso a los servicios a la carga en comparación al año 2021.

Gráfico 21 Ingresos por prestación de servicios de STI



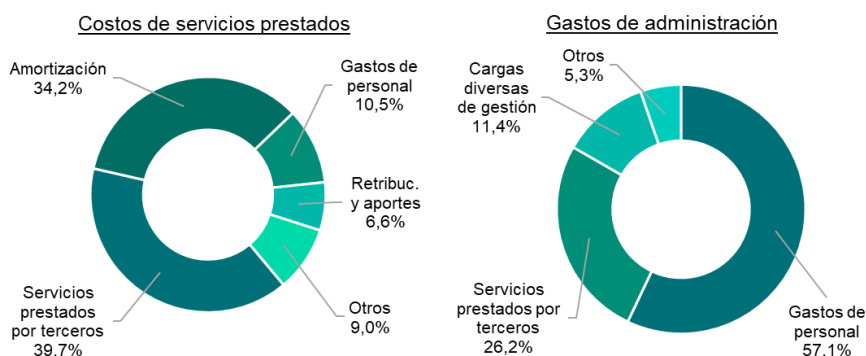
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Por otro lado, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados, entre los años 2019 y 2022 se presenta una tendencia creciente sustentada principalmente por los mayores ingresos por servicios a la carga, los cuales mostraron un incremento significativo entre el 2020 y 2021 (+133%). Entre tanto, sobre la evolución de los ingresos por servicios a la nave, si bien se ha mantenido una tendencia creciente durante dicho periodo, no se han presentado variaciones significativas a lo largo del mismo, apreciándose una tasa de variación anual promedio de +8,9%.
86. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de servicios prestados, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de servicios prestados, como se detalló en el cuadro anterior, en el año 2022 estos ascendieron a USD 29,01 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,81 millones (+30,7%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 64,2% de los ingresos totales del ejercicio 2022.



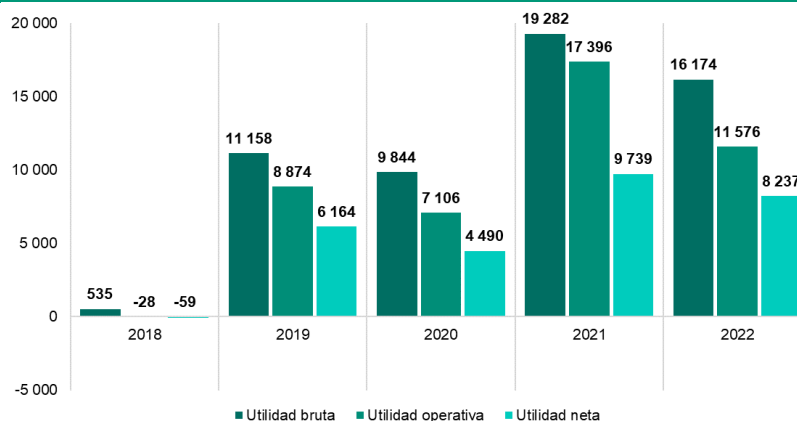
Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de STI, año 2022



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

87. Al respecto, como se puede observar en el gráfico anterior, en el año 2022 los costos de servicios prestados se encontraron compuestos principalmente por Servicios prestados por terceros (39,7%), Amortización (34,2%) y Gastos de personal (10,5%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 24,5 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,0 millones (+32,8%) respecto de lo observado en el 2021.
88. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2022 estos ascendieron a USD 4,68 millones, lo cual representa un incremento de USD 265 mil (+6,0%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 10,3% de los ingresos totales del ejercicio 2022. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2022 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por Gastos de personal (57,1%), Servicios prestados por terceros (26,2%) y cargas diversas de gestión (11,4%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 4,43 millones, lo cual representa un incremento de USD 234 mil (+5,6%) respecto de lo observado en el 2021.
89. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2018-2022.

Gráfico 23 Evolución de los resultados de STI, periodo 2018 - 2022 (En miles de USD)



Nota: STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales. Así, la utilidad bruta de STI representaría el dinero obtenido por la empresa



por la prestación de servicios luego de deducir los respectivos costos. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, entre los años 2019 y 2022 la utilidad bruta de la empresa presenta una tendencia positiva, ascendiendo a USD 16,17 millones en el año 2022, lo cual representó una reducción de USD 3,11 millones (-16,1%) respecto de lo observado en el 2021. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de STI entre los años 2019 y 2022 resulta equivalente a +13,2%, siendo ello explicado por el crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+24,4% anual, en promedio).

91. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de STI presenta una tendencia positiva entre los años 2019 y 2022, llegando a alcanzar en el año 2022 un total de USD 11,58 millones, lo cual representa una reducción de USD 5,82 millones (-33,5%) respecto de lo observado en el 2021. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de STI entre los años 2019 y 2022 resulta equivalente a +9,3%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los gastos de administración a lo largo de dicho periodo (+26,5% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+13,2% anual, en promedio).
92. Finalmente, respecto a la utilidad neta de STI, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien entre los años 2019 y 2022 la utilidad neta de STI ha mostrado un comportamiento fluctuante, dicho comportamiento presenta a su vez una ligera tendencia positiva, llegando a alcanzar en el año 2022 un total de USD 8,24 millones, lo cual representa una reducción de USD 1,5 millones (-15,4%) respecto de lo observado en el 2021.
93. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad neta de STI entre los años 2019 y 2022 resulta equivalente a +10,1%, siendo ello explicado por el menor crecimiento observado en los gastos financieros netos y pagos de impuestos de la empresa a lo largo de dicho periodo, los cuales presentaron una variación promedio anual, en conjunto, de +8,4%, en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+9,3% anual, en promedio). Nótese que, con excepción del año 2018, la empresa no ha presentado pérdidas netas en alguno de los ejercicios contables, lo cual se respalda en la tendencia creciente de sus ingresos por prestación de servicios.

b) Estado de Situación Financiera

94. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).



Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022
(Expresado en miles de USD)

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Efectivo	5 400	33 055	3 469	1 776	6 635
Fondos restringidos	0	0	18 128	27 108	19 311
Cuentas por cobrar comerciales, neto	736	621	1 099	1 528	2 776
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	128	255	636	1 295	2 006
Otros activos financieros, neto	1 087	3 699	5 726	3 692	780
Otros activos no financieros	0	212	75	215	264
Inventarios, neto	14	7	86	715	323
Total Activo Corriente	7 365	37 849	29 219	36 329	32 095
Otros activos financieros, neto	0	0	2 297	323	0
Gastos pagados por anticipado	0	523	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	164	628	765	1 745	2 118
Activos por derecho de uso, neto	0	0	516	40	522
Activos intangibles, neto	10 230	20 120	92 699	143 872	152 775
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	3 576	0
Total Activo no Corriente	10 394	21 271	96 277	149 556	155 415
TOTAL ACTIVO	17 759	59 120	125 496	185 885	187 510
Obligaciones financieras	0	0	2 897	73	0
Cuentas por pagar comerciales	386	515	633	1 285	1 092
Cuentas por pagar a partes relacionadas	4 463	1 109	2 982	2 207	1 786
Otras cuentas por pagar	5 000	2 143	14 909	4 257	10 281
Pasivo por arrendamientos	0	0	579	91	537
Total Pasivo Corriente	9 849	3 767	22 000	7 913	13 696
Obligaciones financieras	0	0	43 037	96 076	112 484
Cuentas por pagar a partes relacionadas	0	35 000	35 000	38 649	37 681
Pasivos por arrendamientos	0	0	41	0	42
Instrumentos financieros derivados	0	0	141	0	0
Pasivo por imppto. a las ganancias dif., neto	59	1 338	1 872	7 482	4 126
Total Pasivo no Corriente	59	36 338	80 091	142 207	154 333
TOTAL PASIVO	9 908	40 105	102 091	150 120	168 029
Capital	7 910	12 910	12 910	12 910	12 910
Reserva legal	0	0	616	616	1 590
Resultados acumulados	-59	6 105	9 979	19 718	4 981
Otras reservas de patrimonio	0	0	-100	2 521	0
TOTAL PATRIMONIO	7 851	19 015	23 405	35 765	19 481
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	17 759	59 120	125 496	185 885	187 510

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de STI ascendieron a USD 187,51 millones, lo cual representó un incremento de USD 1,63 millones (+0,9%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 82,9% por activos no corrientes, mientras que el 17,1% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2022 estos se componían principalmente de Fondos restringidos, con una participación de 60,2%, seguido de Efectivo, con una participación de 20,7%, y las Cuentas por cobrar comerciales y Cuentas por cobrar a partes relacionadas, con participaciones de 8,6% y 6,3%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 98,3%, en tanto que las Instalaciones, Maquinaria y Equipo presentaron una participación de 1,4%.



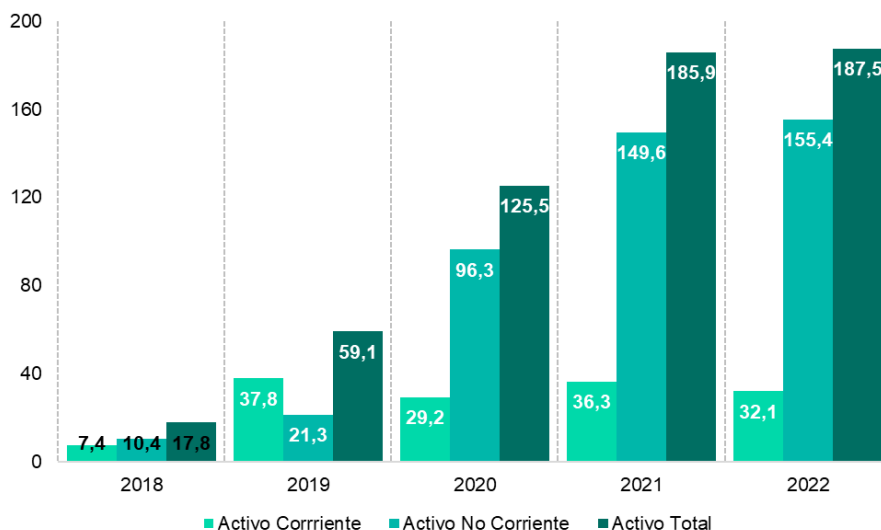
Gráfico 24 Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)



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

96. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2019 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2020 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente como consecuencia del incremento de los bienes de concesión y obras en curso correspondientes a las inversiones obligatorias del contrato de concesión. Así, al finalizar el año 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (USD 187,5 millones), sustentado el incremento registrado en los activos no corrientes durante dicho año (+3,9% respecto del año 2021). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2022 resulta equivalente a +46,9%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+94,0% anual, en promedio).

Gráfico 25 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2018 - 2022
(En millones de USD)



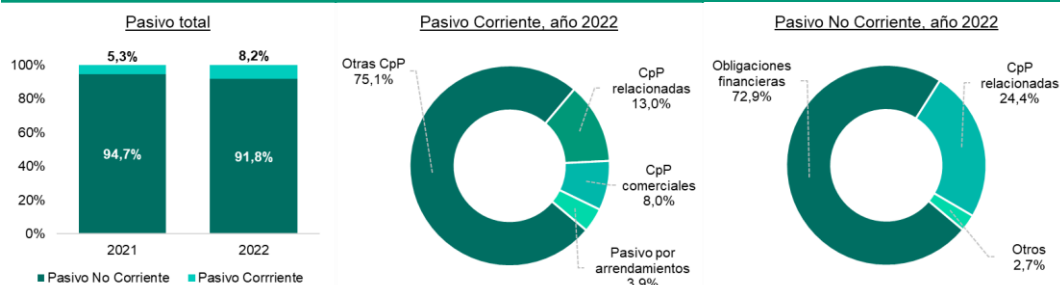
Nota: STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de STI, al cierre del año 2022 estos ascendieron a USD 168,0 millones, lo cual representó un incremento de USD 17,9 millones (+11,9%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 91,8% por pasivos no corrientes, mientras que el 8,2% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2022 estos se conformaron principalmente de Otras cuentas por pagar, con una participación de 75,1%, seguido de Cuentas por pagar a partes relacionadas y Cuentas por pagar comerciales, con participaciones de 13,0% y 8,0%,



respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 72,9%, y por Cuentas por pagar a partes relacionadas, con una participación de 24,4%.

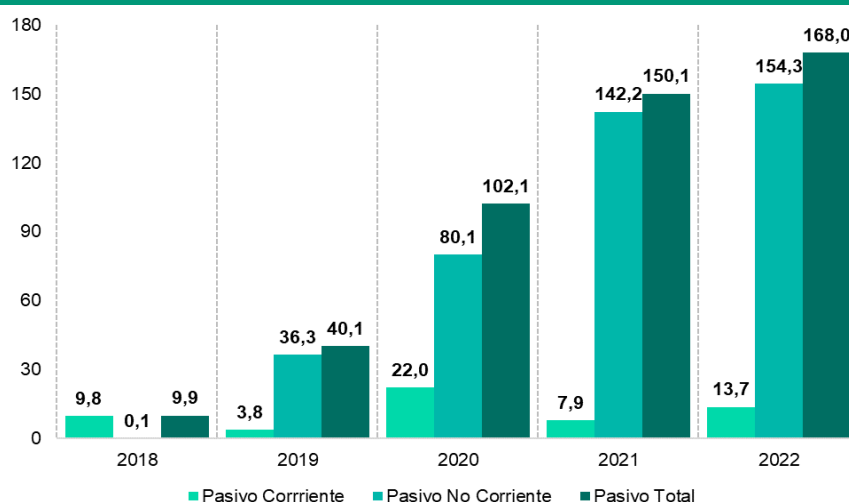
Gráfico 26 Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)



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

98. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2019 se presenta una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2021 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo no corriente como consecuencia de una operación de préstamo llevada a cabo con el “Club Deal”, conformado por BBVA Banco Continental, Banco Santander S.A. e Itaú Corpbanca Sucursal New York, como parte del financiamiento del proyecto “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”. De este modo, al cierre del año 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 168,0 millones), así como también en el valor de sus pasivos no corrientes (USD 154,3 millones). Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2019 y 2022 resultó equivalente a +61,2%, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+61,9% anual, en promedio).

Gráfico 27 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2018 - 2022
(En millones de USD)



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

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

99. Finalmente, con relación al patrimonio neto de STI, al cierre del año 2022 este ascendió a USD 19,48 millones, lo cual representó una contracción de USD 16,28 millones (-45,5%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 66,3% por el capital suscrito y pagado de los accionistas, un 25,6% por los resultados acumulados y el 8,2% restante por la reserva legal. Como se puede observar en el siguiente



gráfico, al cierre del 2022 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 12,91 millones, mientras que los resultados acumulados ascendieron a USD 4,98 millones.

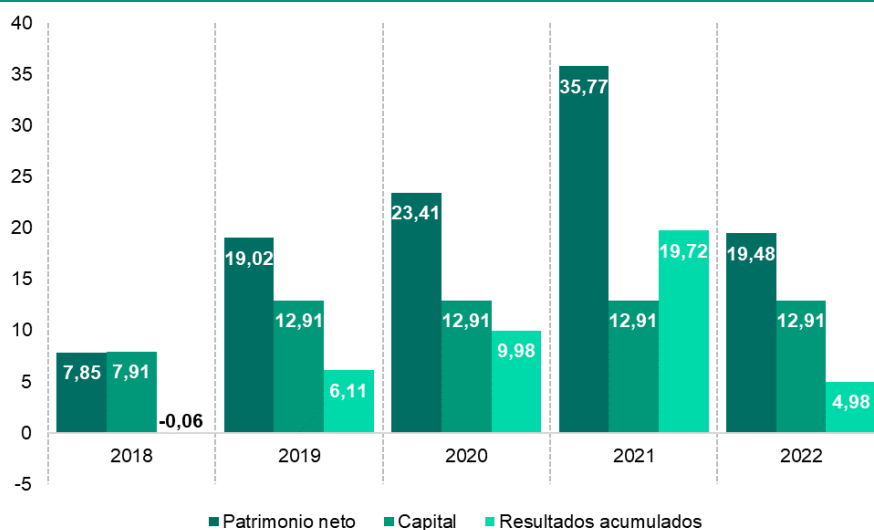
Gráfico 28 Composición del patrimonio neto de la empresa
(En miles de USD)



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

100. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de STI, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes de capital efectuados por los accionistas y en una segunda instancia por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2018 y 2019 la empresa registró aportes de capital, alcanzando un total de USD 12,91 millones en 2019, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre del año 2022. Cabe señalar que en el 2021 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores resultados acumulados registrados en dicho año; no obstante, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros de la empresa, a finales del 2022 la junta general de accionistas acordó la distribución de dividendos por un total de USD 22,0 millones, lo cual contrajo el saldo de los resultados acumulados en cerca del 74,7% respecto del año anterior, y reduciéndose con ello el valor del patrimonio neto de la empresa en un 45,5% respecto del valor registrado al cierre del año 2021.

Gráfico 29 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2018 - 2022
(En millones de USD)



Nota: STI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.2. Análisis de ratios financieros

101. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2022.

a) Ratios de liquidez

102. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de STI en el año 2022 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022.

Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	4,591	2,343
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otros activos financieros - Otros activos no financieros) / Pasivo Corriente	4,007	2,244
Liquidez absoluta	Efectivo / Pasivo Corriente	0,224	0,484
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	28 416	18 399

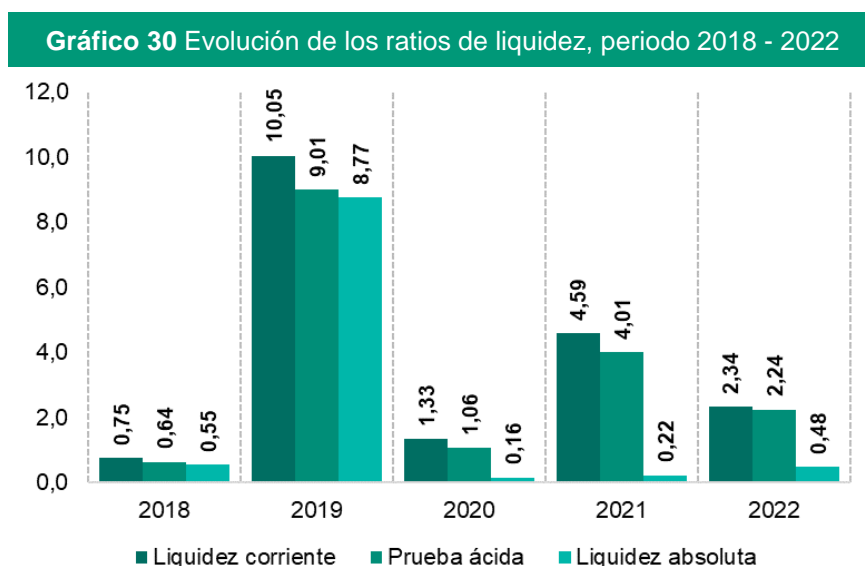
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 2,343 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (4,591 en 2021). Al respecto, el valor del ratio obtenido para el 2022 se sustentó en la reducción que presentó el activo corriente (-11,7% respecto del 2021) y el incremento experimentado por el pasivo corriente (+73,1% respecto del 2021).
104. Por su parte, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios y Otros activos financieros y no financieros, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría con USD 2,244 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (4,007 en 2021). Sobre el particular, ello se sustenta en la reducción porcentual del activo corriente neto de las cuentas Inventarios, Otros activos financieros y Otros activos no financieros (-3,1%), en contraste con el incremento porcentual del pasivo corriente (+73,1%).
105. Del mismo modo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,484 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio superior a lo observado el



año anterior (0,224 en 2021). Al respecto, ello se sustenta en el incremento experimentado por la cuenta Efectivo en el año 2022 por cerca de USD 4,9 millones.

106. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente a partir del año 2019, presentándose valores mínimos en el 2020, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en el marcado incremento que experimentaron los pasivos corrientes de la empresa, los cuales presentaron una tasa de variación anual promedio entre los años 2019 y 2022 de +53,77%, en tanto que los activos corrientes mantuvieron una ligera tendencia a la baja, con una tasa de variación anual promedio para similar periodo de -5,35%. Así, si bien los ratios de liquidez presentaron una mejoría en el año 2021, esto debido al menor saldo registrado en la cuenta Otras cuentas por pagar del pasivo corriente, la tendencia decreciente observada históricamente se mantiene reflejada en el año 2022.



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

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

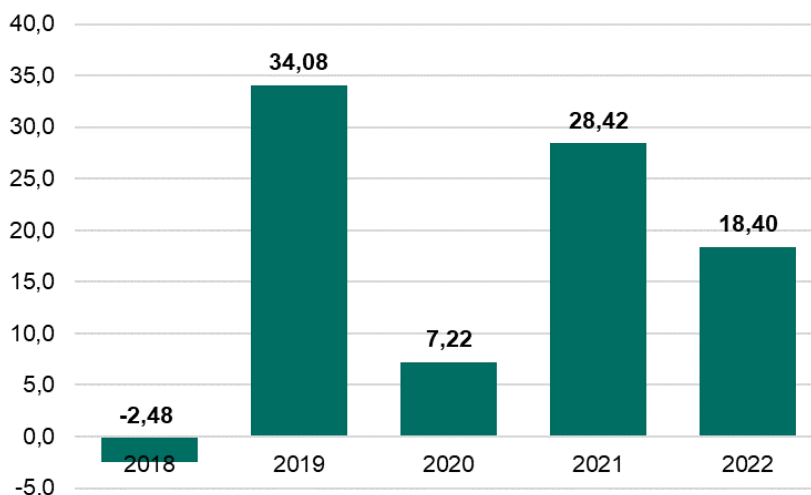
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corriente), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de STI, para el año 2022 se calcula un capital de trabajo de USD 18,40 millones, lo cual representó una disminución de USD 10,02 millones (-35,3%) respecto de lo observado en el año 2021 (USD 28,42 millones).
108. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2019 y 2022, el cual, si bien presentó cifras positivas en dicho periodo, ha mostrado fluctuaciones en sus montos anuales. Al respecto, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez.
109. No obstante, la tendencia observada para el capital de trabajo entre los años 2019 y 2022 es decreciente, alcanzando un mínimo de USD 7,22 millones en 2020, producto de los mayores pasivos corrientes presentados en dicho ejercicio. Como se señaló anteriormente, dicha tendencia entre los años 2019 y 2022 se debe al incremento en el



tiempo de los pasivos corrientes de la empresa, contando con una variación promedio anual de +53,77%, mientras que los activos corrientes presentaron una reducción anual, en promedio, en torno al -5,35%.

Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2018 - 2022
(En millones de USD)



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Ratios de endeudamiento financiero

110. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de STI en el año 2022 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 9 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022

Ratio	Fórmula	2021	2022
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	4,197	8,625
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	0,808	0,896
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	0,053	0,082
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	0,238	0,116
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	1,238	1,116

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

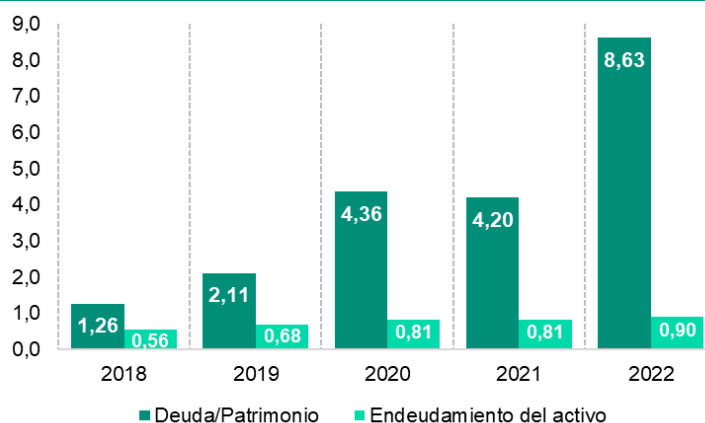
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran un aumento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2021, además de que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una menor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo.



112. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2022 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 8,625 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (4,197 en 2021), lo cual muestra una reducción en la solidez financiera al incrementarse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto de la empresa presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de -45,5%, en tanto que el pasivo total se vio incrementado respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de 11,9%.
113. Por otra parte, el incremento en el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2022 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2022 alrededor del 89,6% del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (80,8% en 2021). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en el incremento que experimentó el pasivo total al cierre del 2022 (+11,9% respecto a lo registrado en 2021), en contraste a lo observado en el activo total, el cual se vio incrementado en un 0,9% respecto a lo registrado en el año 2021.
114. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia creciente en ambos casos desde inicios de la concesión, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2022 respecto a la mayor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el menor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 1,26 en 2018 a 8,63 en 2022, lo que se traduce en una variación anual promedio de +61,7%, y un grado de endeudamiento del activo de 56% en 2018 a 90% en 2022, todo ello principalmente por la adquisición de obligaciones financieras por parte de la empresa.

Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2018 - 2022



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

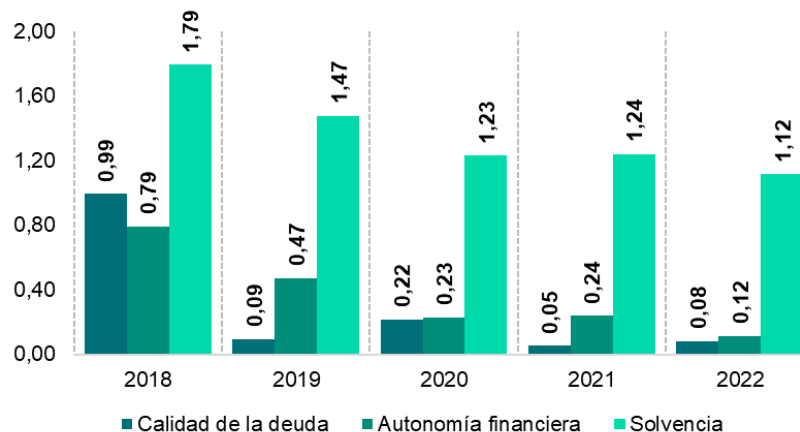
115. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2022 se aprecia que el 8,2% del pasivo total de STI corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (5,3% en 2021), con lo cual se esperaría que una parte



no muy significativa de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).

116. Cabe indicar que si bien al cierre del 2022 tanto el pasivo corriente como el pasivo total presentaron un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, el incremento porcentual del pasivo corriente (+73,1%) fue superior al incremento porcentual del pasivo total (+11,9%), esto debido a la baja participación del pasivo corriente al cierre del 2021, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
117. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2022 la sitúa en un menor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,12 de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 0,24 en 2021). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto se vio reducido respecto a lo registrado en el 2021, mostrando una variación porcentual de -45,5%, mientras que el pasivo total de la empresa presentó un aumento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021 (+11,9%).
118. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,12 de activo total, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 1,24 en 2021), lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales), no obstante su capacidad para pagar sus deudas se ha visto reducida en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2022, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de +11,9% respecto a lo registrado en el año 2021, en tanto que los activos totales mostraron un incremento de 0,9% respecto al 2021.
119. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan una tendencia decreciente, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo al alza durante dicho periodo como producto de la adquisición de mayores obligaciones financieras principalmente por el lado del pasivo no corriente, lo cual puede ser evidenciado observando la evolución anual de los valores del ratio de calidad de la deuda, que pasaron de 0,99 en 2015 a 0,08 en 2022.

Gráfico 33 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2018 - 2022



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



120. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2019 y 2022, el pasivo total de STI presentó una variación promedio anual de +61,21%, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de +46,93%, esto es, un ritmo de crecimiento menor al de los pasivos, en tanto que el patrimonio neto de STI presentó un crecimiento anual promedio de 0,81%, reforzando así la mayor dependencia de la empresa en cuanto al financiamiento externo de sus activos.

c) Ratios de rentabilidad

121. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de STI en el año 2022 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,46	0,36
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,42	0,26
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,23	0,18
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,57	0,50
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,27	0,42
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,05	0,04

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

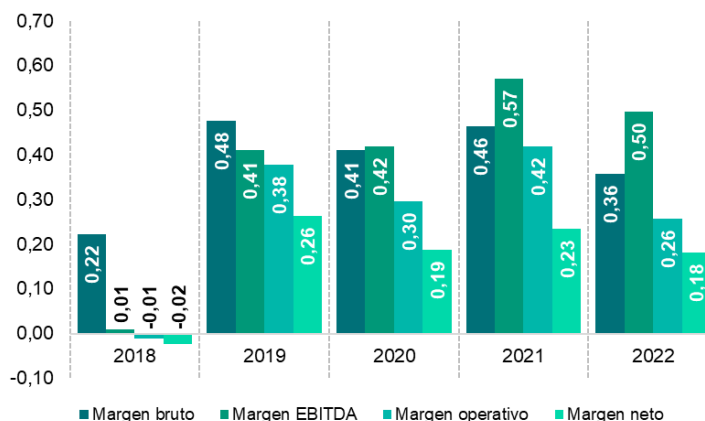
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. No obstante, el indicador ROE presenta una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas, en tanto que el indicador ROA se vio disminuido en comparación al 2021, lo cual implicaría que la empresa no empleó eficientemente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.
123. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,36 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,46 en 2021); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,26 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,42 en 2021).
124. Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2022, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,50 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,57 en 2021). Del mismo modo, en el caso del margen neto, para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,18 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,23 en 2021).



125. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2019 el margen neto por dólar de ingreso viene presentando un tendencia decreciente, pasando de USD 0,26 en dicho año a USD 0,18 en el año 2022, lo cual se traduce en una tasa de variación anual promedio de -11,5%. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de variación anual promedio de -9,0% y -12,2%, respectivamente, entre los años 2019 y 2022.

Gráfico 34 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2018 - 2022



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

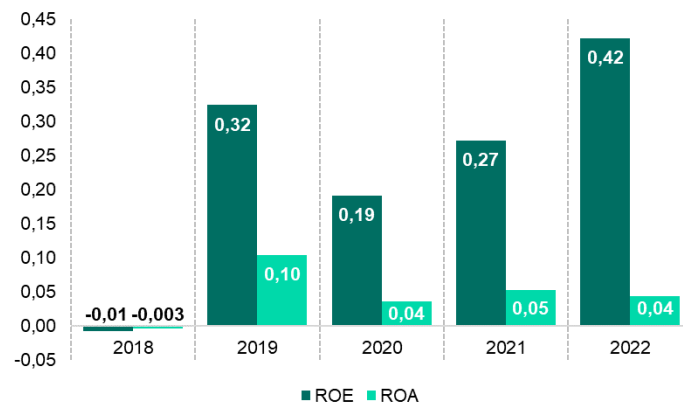
Fuente: Estados financieros auditados de Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

126. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2022, se obtuvo alrededor de USD 0,42 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,27 en 2021), lo cual indica una mejora en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. No obstante, dicha mejora en el indicador se debería a que la reducción porcentual del patrimonio neto de STI (-45,5%) fue mayor a la reducción porcentual de su utilidad neta (-15,42%), esto debido a la distribución de dividendos ocurrida en el 2022 por un total de USD 22,0 millones, lo cual contrajo el saldo de los resultados acumulados en cerca del 74,7% respecto del año anterior y, por consiguiente, la disminución del patrimonio neto.
127. Por otro lado, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2022, los activos totales de STI rindieron alrededor de USD 0,04 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento inferior al alcanzado en 2021 (USD 0,05), lo cual sugiere que la empresa fue menos eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
128. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, debemos notar, por un lado, la tendencia creciente del ROE entre los años 2019 y 2022, si bien presentó una reducción en el año 2020 como producto del menor resultado neto obtenido ese año; por otro lado, en el caso del ROA, este presenta una tendencia a la baja dentro de similar periodo, alcanzando un valor mínimo de 0,036 en el 2020. Así, a nivel histórico, el ROE y el ROA han presentado tasas de variación anual promedio de +9,3% y -25,0%, respectivamente, entre los años 2019 y 2022.



Gráfico 35 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2018 - 2022



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. CONCLUSIONES

129. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry para el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:

- i. Durante el año 2022, el terminal atendió un total de 219 naves, esto es, cuatro (4) naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un incremento de 1,9%. Asimismo, en cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2022 se presentó una reducción del 4,0% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 3,67 a 3,52 millones de toneladas, respectivamente. Cabe mencionar que al analizar el tráfico mensual durante el 2022 se observa que el volumen de carga movilizada presentó una tendencia ligeramente inferior a la observada en el año 2021, situándose en promedio en torno a las 293 mil toneladas por mes, cifra inferior al promedio mensual del año 2021 (306 mil toneladas).
- ii. Del total de carga movilizada durante el año 2021, el 95,48% correspondió a la carga a granel sólido, mientras que en el caso de la carga fraccionada y la carga a granel líquido únicamente representaron el 4,01% y 0,51%, respectivamente. Cabe señalar que durante el año 2022 no se registraron movimientos de carga contenedorizada en el TPMS, a diferencia de lo observado en el año 2021. Asimismo, se observó que la empresa Cementos Pacasmayo fue el principal cliente de STI habiendo tenido a su cargo el 12,38% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Sesuveca del Perú y ADM Andina Perú, quienes tuvieron a su cargo el 9,95% y 9,86% de la carga movilizada, respectivamente.
- iii. Respecto al régimen tarifario, dado que durante el año 2022 aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre noviembre de 2022 y octubre de 2023 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +8,20%.
- iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2022, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre STI y los usuarios intermedios.
- v. Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 37,87 millones, monto 39,0% inferior a lo registrado en 2021 (USD 62,07 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 129,51 millones, representando un porcentaje de avance del 47,93% del compromiso de inversión de STI.
- vi. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2022, STI realizó pagos al Estado por un total de S/ 7,38 millones, cifra 19,8% superior a lo registrado en el año 2021 (S/ 6,16 millones). Sobre el particular, dicho monto estuvo compuesto de S/ 1,76 millones por concepto de aportes por regulación, monto 11,0% superior al del 2021, y de S/ 5,62 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 22,9% superior a lo pagado en el 2021.
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a diez (10), lo cual representó una reducción respecto a lo observado el año anterior (11 accidentes). Cabe indicar que dicho total correspondió únicamente a accidentes con daños personales (heridos). Entre tanto, durante el año 2022 no se han registrados reclamos, en contraste a la situación observada en el año 2021 donde se presentaron un total de dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por STI.



- viii. Respecto a la situación financiera de STI, al cierre del año 2022 se observa que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran un aumento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, al cierre del 2022 la empresa presenta una menor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo.
- ix. Finalmente, la información financiera de STI para el 2022 muestra una disminución en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. No obstante, el indicador ROE presenta una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas, en tanto que el indicador ROA se vio disminuido en comparación al 2021, lo cual implicaría que la empresa no empleó eficientemente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



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

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



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

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



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

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



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		sicigias ordinarias Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo con el numeral 2 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.	
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 ▪ <u>Servicios a la carga:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio especial de refrigerado para contenedores: USD 54,00 <p>* El concesionario no podrá cobrar la tarifa hasta que se cuente con la profundidad operativa a -10,5 metros referido al nivel medio de bajamares de sicigias</p>	Anexo 5 (p. 170-173)



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

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		ordinarias. ** En el caso de los Servicios Estándar a los concentrados de mineral a granel y otras cargas a granel, se aplican descuentos del 56,67% y 50,54% respecto de las tarifas máximas por el plazo de 30 y 24 meses, respectivamente. Dichos descuentos se aplicarán conforme las condiciones de prestación del servicio establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.	
23	Retribución al Estado	▪ El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación del TPMS hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.25. (p. 91)



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2018-2022

a. Tráfico						
Indicador	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	32	229	183	215	219
Carga total atendida	Toneladas	356 518	2 820 184	2 612 984	3 669 186	3 521 159
Carga por tipo de operación:						
Exportación	Toneladas	140 037	919 750	420 751	970 830	1 352 918
Importación	Toneladas	216 482	1 871 851	2 191 231	2 666 188	2 127 270
Cabotaje	Toneladas	-	28 583	1 002	32 168	40 972
Carga por tipo de producto:						
Contenedorizada	Toneladas	-	2 795	-	243	-
Fraccionada	Toneladas	28 738	118 314	50 915	95 212	141 187
Graneles sólidos	Toneladas	324 045	2 660 908	2 539 967	3 570 054	3 361 975
Graneles líquidos	Toneladas	3 734	38 167	22 102	3 677	17 997
Tráfico de contenedores:						
Contenedores	Unidades	-	1 009	-	11	-
Contenedores	TEU	-	1 820	-	22	-

b. Ingresos operativos ^{2/}						
Concepto	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020	2021	2022
Servicios estándar	Miles de dólares	2 260,4	22 506,8	21 984,5	40 567,8	43 734,1
Servicios a la nave	Miles de dólares	400,0	8 420,4	9 237,2	10 948,7	11 113,6
Servicios a la carga	Miles de dólares	1 860,4	14 011,2	12 726,8	29 619,1	32 610,4
Servicios al pasajero	Miles de dólares	-	75,2	20,5	-	10,1
Servicios especiales	Miles de dólares	-	249,7	2 005,9	943,2	1 388,4
Otros ingresos	Miles de dólares	75,8	698,3	12,7	-	-
Total	Miles de dólares	2 336,1	23 454,7	24 003,1	41 511,0	45 122,5

Nota:

^{1/} SATI inició sus operaciones el 30 de octubre de 2018.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante