



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal General San Martín - Pisco 2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	5
I.1. Composición del Concesionario.....	5
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	5
I.3. Área de influencia	6
I.4. Principales activos de la Concesión	6
I.5. Hechos Importantes	6
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	7
II.1. Servicios Estándar	7
II.2. Servicios Especiales.....	8
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	8
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	9
III.1. Principales Clientes.....	9
III.2. Tráfico de servicios	9
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	15
IV.1. Servicios Regulados	15
IV.2. Cargos de Acceso	16
IV.3. Servicios no regulados	17
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Inversiones.....	19
V.2. Pagos al Estado	19
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	20
VI.2. Accidentes.....	21
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades	22
VII. ANALISIS FINANCIERO	23
VII.1. Estados Financieros	23
VII.2. Indicadores Financieros.....	24
VIII. CONCLUSIONES.....	27
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	29
ANEXO 2: COMPENDIO ESTADÍSTICO.....	33

CUADROS

CUADRO N° 1 : Tarifario de Servicios Regulados, 2014- 15	16
CUADRO N° 2 : Contratos de Acceso de Practicaje y Remolcaje, 2014- 15.....	16
CUADRO N° 3 : Pago al Estado 2014- 15	19
CUADRO N° 4 : Niveles de Servicio y Productividad.....	20
CUADRO N° 5 : Niveles de Servicio y Productividad, Tipo de Carga	21
CUADRO N° 6 : Niveles de Servicio y Productividad, Por Etapa.....	21
CUADRO N° 7 : Estado de Resultados Integrales, 2014- 15	23
CUADRO N° 8 : Estado de Situación Financiera, 2014- 15	24

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de Naves, 2014 - 15	9
GRÁFICO N° 2: Descarga y Embarque de Contenedores Llenos, 2015	10
GRÁFICO N° 3: Descarga y Embarque de Contenedores Vacíos, 2015	11
GRÁFICO N° 4: Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2014- 15	11
GRÁFICO N° 5: Descarga y Embarque de Carga Sólida a Granel, 2014 - 15	12
GRÁFICO N° 6: Descarga y Embarque de Carga Sólida a Granel, Por Producto, 2014- 15.....	12
GRÁFICO N° 7: Descarga y Embarque de Carga Líquida a Granel, 2014 - 15	13
GRÁFICO N° 8: Descarga y Embarque de Carga Líquida a Granel, 2014 - 15	14
GRÁFICO N° 9: Número de Accidentes en el Puerto, 2015	22
GRÁFICO N° 10: Ratios de Rentabilidad, 2014- 15.....	25
GRÁFICO N° 11: Ratios de Liquidez, 2014- 15.....	25
GRÁFICO N° 12: Ratios de Endeudamiento, 2014- 15	26

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	5
--	---

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo brindar información ordenada y sintetizada sobre el comportamiento de la Concesión durante el último ejercicio anual. Así como el análisis del progreso y contexto del trabajo del Concesionario.

Terminal Portuario Paracas S.A. (Concesionario o Terminal Paracas), conformada por las empresas Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%), suscribió el 21 de julio de 2014 un contrato con el Ministerio de Transporte y Comunicación para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario General de San Martín – Pisco (Contrato de Concesión) con una vigencia de 30 años.

Este contrato brinda al Concesionario la exclusividad en la prestación de los Servicios Estándar y Especiales dentro del área concesionada. Sin perjuicio de ello, el Concesionario puede cobrar una tarifa o precio según las condiciones de competencia del mercado en el que se presta el servicio. Respecto a las tarifas, estas serán actualizadas, cada año, utilizando el esquema regulatorio conocido como *RPI-X*, que en el caso particular de los primeros cinco (5) años, el valor de *X* será cero.

Los principales clientes están representados por las líneas navieras, en particular, el 2015 la principal línea naviera fue SMT Shipmanagment con un 27,2% de participación. De otro lado, la cantidad demanda por los Servicios Estándar mostró un incremento en el número de naves (238,3%), embarque/descarga de contenedores llenos, vacíos, carga fraccionada (336,8%), carga sólida a granel (115,2%), carga líquida a granel (202,3%), carga rodante y pasajeros (562,8%). Estos incrementos importantes se deben, principalmente, a que el inicio de operación de la Concesión se dio en agosto de 2014.

Las tarifas de los servicios regulados no presentan ningún cambio desde el 21 de agosto de 2014. En esa misma línea, los servicios no regulados no presentaron algún cambio desde el 2014. De otro lado, los cargos fijados en los contratos de acceso para los servicios de practicaje y remolcage fueron establecidos en USD 112,55 y USD 0,0, respectivamente.

Al 2015, la metodología sobre la medición de los indicadores de calidad de servicio y productividad no ha sido definida por la APN. Sin perjuicio de ello, el Concesionario no ha tenido algún reclamo durante dicho periodo, empero ha recibido una sanción por incumplimiento en el artículo 49 del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN. De otro lado, se han presentado siete (7) accidentes durante el 2015.

A nivel financiero, Terminal Paracas muestra un incremento en sus ingresos (209,9%) y en la eficiencia productiva que conlleva a una mejora en sus utilidades después de impuestos. En esa misma línea, el Activo tuvo un incremento de 164,3% impulsado, principalmente, por dos cuentas, Efectivo e Instalaciones, maquinarias y equipos, neto. De otro lado, el Patrimonio neto se incrementó en 130,0%, respecto al año anterior. Finalmente, los ratios financieros muestran mejoras en la rentabilidad de la empresa y del accionista, una reducción en la liquidez aunque manteniéndose en los niveles óptimos y un incremento, sin salirse de los niveles esperados, del financiamiento de la empresa por parte de terceros.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. El Terminal Portuario Paracas S.A. (Concesionario o Terminal Paracas) está compuesta por las empresas Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%). De las referidas empresas Servinoga S.L. es el socio estratégico y fundador del Concesionario que pertenece al Grupo Nogar, grupo económico que también administra seis puertos en España y uno en Brasil.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El contrato de para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario General de San Martín – Pisco (Contrato de Concesión), fue firmado el 21 de julio de 2014 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Concesionario, contando con una vigencia de 30 años.
3. La concesión del Terminal General de San Martín se encuentra dividida en 4 etapas, que implican:

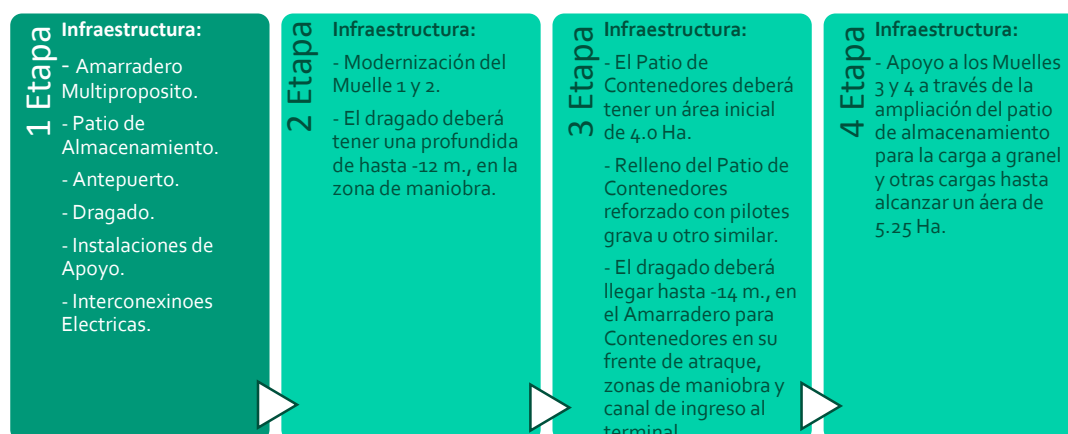


ILUSTRACIÓN 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos

4. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal Portuario General de San Martín bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.
5. A partir del inicio de explotación, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas, cada año, utilizando el esquema regulatorio conocido como *RPI-X*. Durante los cinco primeros años el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.

6. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar y un precio por la prestación de los Servicios Especiales.
7. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el Terminal Portuario General San Martín. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.
8. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación¹.

I.3. Área de influencia

9. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal Portuario General San Martín ubicado en la localidad Punta Pejerrey, distrito de Paracas, provincia de Pisco, atiende el movimiento del comercio exterior correspondiente a las ciudades de Lima, Cañete, Pisco, Ica, Palpa, Nazca, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac².

I.4. Principales activos de la Concesión

10. En el 2015, el Concesionario cuenta con un Portacontenedor Full Terex FTC 45H, Marco y Barra de Izaje, Mini cargador - Barredora de cajón SR250 HD, Cargador Frontal, L150G – 4 unidades, Excavadora Sobre Oruga EC250D, Marco metálico con porta uñas para Montacargas y Remontador de 9 m. con pala³.

I.5. Hechos Importantes

11. A continuación se detalla los hechos más importantes:
 - Desde marzo de 2015, Terminal Paracas asume directamente las operaciones de Estiba y Desestiba.
 - El 24 de diciembre de 2015, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó el Expediente Técnico de Diseño del Proyecto Terminal Portuario General San Martín - Pisco, correspondiente al Equipamiento Portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, a la Infraestructura Portuaria de las Etapas 1, 2, 3 y 4, además de Obras correspondientes a la Inversión Complementaria que ejecutará el Concesionario. Cuyo monto total de inversión aprobado es de S/. 632 062,840 y su plazo de ejecución previsto es de treinta (30) meses a partir del inicio de las obras.

¹ De acuerdo a la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

² Memoria Anual 2013 de ENAPU.

Ver: http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2013.pdf

³ Plan de Negocios 2016.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria; con excepción de los servicios de practicaje y remolcage, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1. Servicios Estándar

13. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite e incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque la carga sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta un tiempo determinado libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar.

14. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios Estándar en función a la nave:

15. El Servicio Estándar en función a la nave comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada, 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.

b) Servicios Estándar en función a la carga:

16. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.
17. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque. En el caso que la operación de Transbordo se realice íntegramente en el Terminal Portuario General San Martín, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

c) Servicio Estándar en función al pasajero:

18. El Servicio Estándar comprende el embarque/desembarque de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la nave hasta la salida del terminal y viceversa. Asimismo, incluye el servicio de control de *boarding pass*, control de equipaje (no incluye

los controles aduaneros) y servicio de atención médica y/o emergencia durante 24 horas al pasajero en caso que sea necesario. En cuanto a la tarifa esta será cobrada a la agencia marítima.

II.2. Servicios Especiales

19. El 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.
20. Para ello, OSITRAN podrá solicitar a INDECOPI la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando. El INDECOPI tendrá un plazo de setenta días calendario para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la solicitud respectiva. Si INDECOPI concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

21. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (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.
22. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales Clientes

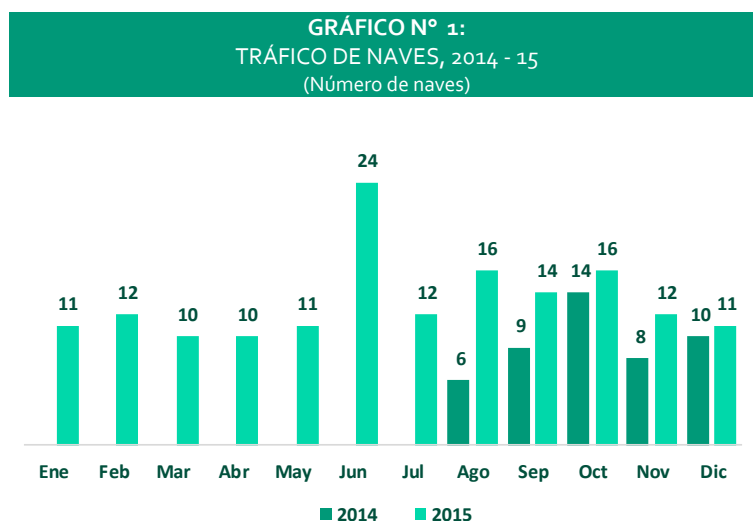
23. En el año 2015 los principales clientes fueron las líneas navieras SMT Shipmanagment con un 27,2%, Ultrabulk S.A. con un 5,2%, Mobile Pearl Shipping Company Ltda. con un 3,9% y Savannah Pearl Shipping Company Ltda. con un 2,6%⁴.

III.2. Tráfico de servicios

24. Terminal Paracas inicia sus operaciones en agosto de 2014 con la infraestructura de ENAPU. Sin perjuicio de ello, algunos Servicios Estándar, como se observará más adelante, habrían sido prestados recién en el 2015.

a) Servicio Estándar a la nave

25. En el 2015, el Terminal Paracas atendió 159 naves, cantidad superior en 112 naves que el año anterior, lo que representó un incremento de 238,3%. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de junio con un total de 24 naves, y en los meses que menos naves arribaron al terminal fueron abril y mayo (10 naves en cada mes).



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

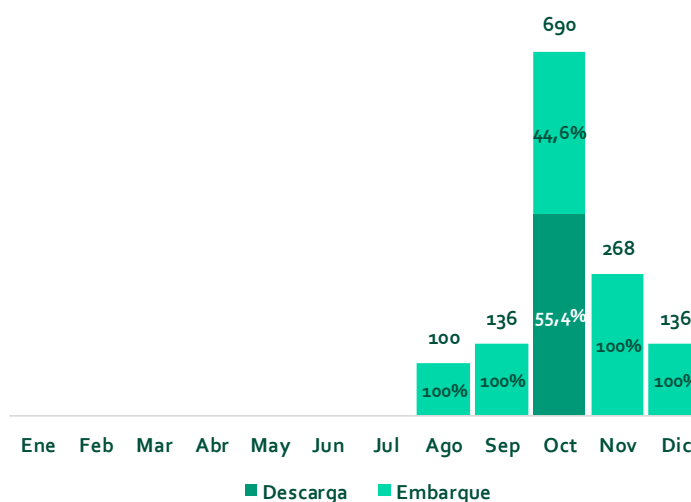
26. En el año 2015, el Concesionario movilizó 1 330 TEU correspondiente al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, siendo octubre el mes en el que se movilizó mayor carga con 690 TEU, mientras que el mes de menor movimiento fue diciembre con 136 TEU. Cabe mencionar que durante el año 2014, el Concesionario no movilizó ningún contenedor.
27. Para el 2015, el 71,3%⁵ de los contenedores movilizados en este servicio corresponden a contenedores embarcados. Lo cual podría estar explicado por un mayor dinamismo por

⁴ Se ha considerado como unidad las toneladas movilizadas por las líneas navieras.

⁵ Medidos en TEU

parte de las exportaciones dentro del área de influencia de la Concesión. En particular, la región Ica se caracteriza por presentar producto para la agroexportación, tales como, cebollas, espárragos, uva, paltas, entre otros⁶.

GRÁFICO N° 2 :
DESCARGA Y EMBARQUE DE CONTENEDORES LLENOS, 2015
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

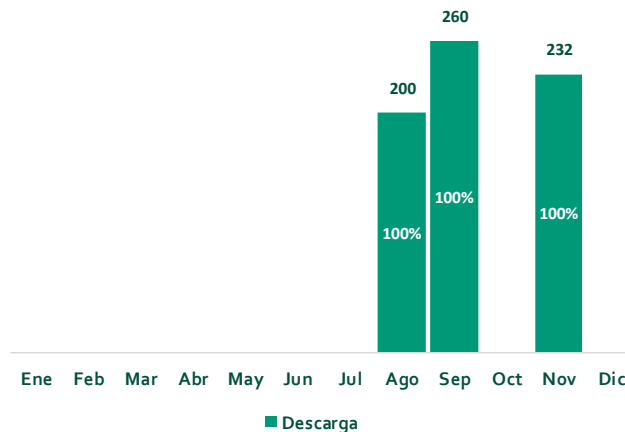
28. Respecto al tipo de contenedores, en el año 2015 los contenedores llenos movilizados en el Puerto de General San Martín fueron exclusivamente de 40 pies.

c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

29. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2015 se movilizaron 692 TEU, de los cuales el 100% perteneció a contenedores descargados. Al igual que los contenedores llenos el 2014 no se movilizaron contenedores vacíos en el Puerto General San Martín.
30. En el 2015, solo se movilizaron contenedores vacíos en los meses de agosto, setiembre y noviembre, de los cuales el mes de setiembre presentó el mayor movimiento de descarga de contenedores vacíos (260 TEU).

⁶ <http://gestion.pe/economia/empezo-agroexportacion-contenedores-terminal-portuario-pisco-2149562>
Visto el 28 de junio de 2016.

GRÁFICO N° 3 :
DESCARGA Y EMBARQUE DE CONTENEDORES VACÍOS, 2015
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

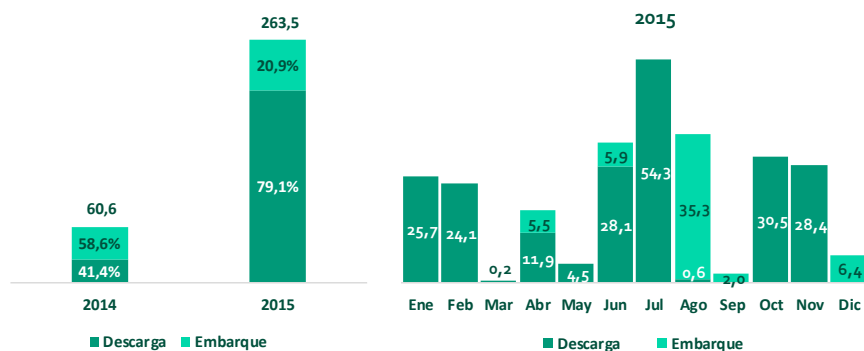
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

31. Similar que en el caso de contenedores llenos, en el año 2015 los contenedores vacíos movilizados en el Puerto de General San Martín fueron exclusivamente de 40 pies.

d) Servicio Estándar de carga fraccionada

32. En el 2015 Terminal Paracas movilizó 263,3 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga representó un incremento de 336,8% respecto al año anterior, principalmente por un incremento en la operación de descarga, que pasó de 25,0 mil toneladas en el 2014 a 208,2 mil toneladas en el 2015 (734,2%). Asimismo, se observa la descarga fue la principal operación en el Puerto General San Martín para este tipo de carga (79,1% del total movilizad).

GRÁFICO N° 4 :
DESCARGA Y EMBARQUE DE CARGA FRACCIONADA, 2014- 15
(Miles de toneladas)



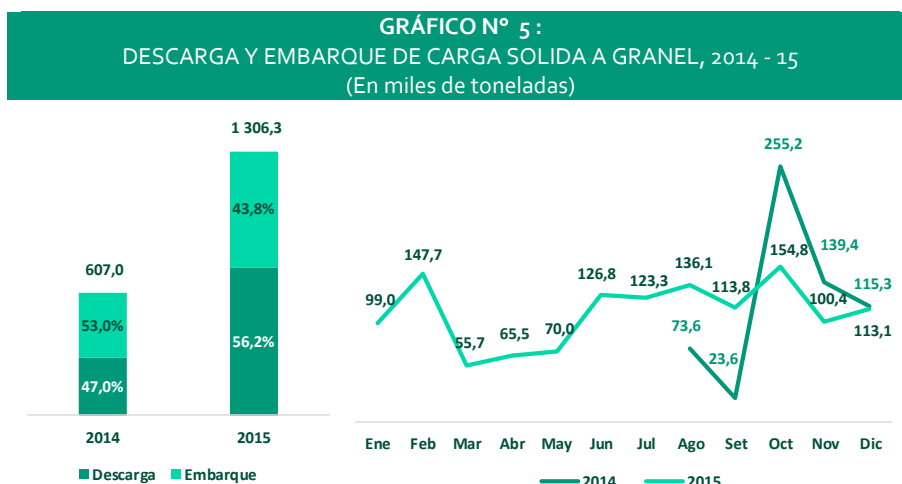
Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

33. El mes de julio representó el mes con mayor volumen carga movilizad con 54,3 mil toneladas. En contraste con ello, el mes de marzo fue el de menor movilizad con 0,2 mil toneladas. Finalmente, cabe señalar que adicionalmente a las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, en el 2015 se realizó la operación de cabotaje bajo la cual se movilizó 230 toneladas.

e) Servicio Estándar de carga sólida a granel

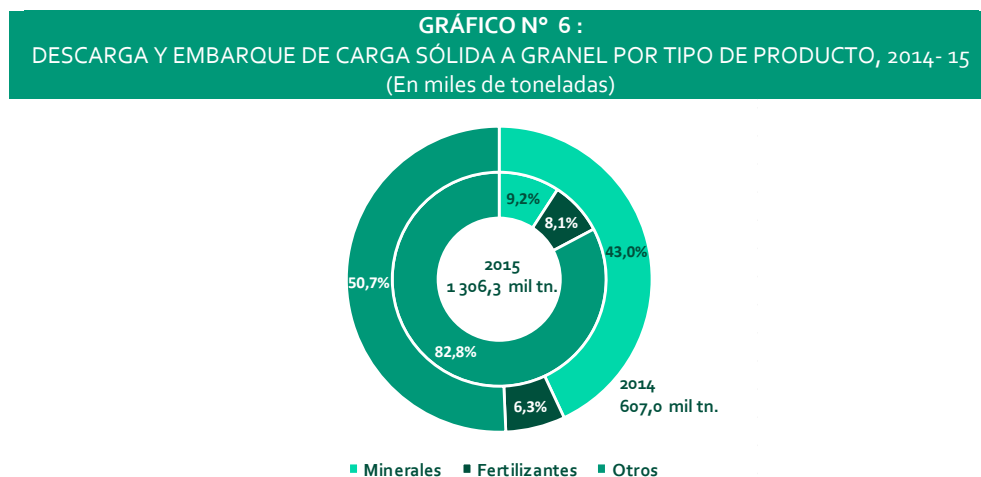
34. El tráfico de carga sólida a granel se caracterizó por incrementarse en 115,2% respecto al año anterior, como consecuencia de un importante aumento de la operación de descarga, que pasó de 285,2 mil toneladas en el 2014 a 733,9 mil toneladas en el 2015 (incremento de 157,4%). Asimismo, en el 2015, la operación de descarga presentó una mayor importancia relativa respecta a la operación de embarque, esto es, 56,2%.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

35. En el 2015, el volumen promedio mensual movilizado de carga sólida a granel fue de 108,9 mil toneladas, lo que representó una disminución de 10,3% respecto al año anterior. De otro lado, el mes con mayor volumen movilizado durante el año 2015 fue octubre (154,8 mil toneladas), mes similar al presentado en el 2014 (255,2 mil toneladas).



Fuente: Terminal Paracas.

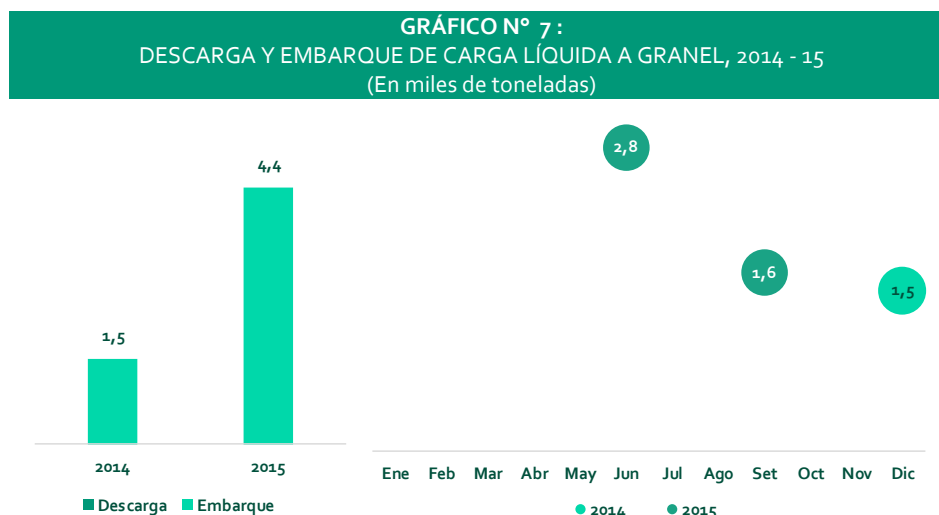
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

36. Al igual que el año anterior, en el 2015 los minerales fueron los productos más movilizados en este tipo de carga seguidos por los fertilizantes. Sin embargo, la importancia relativa disminuyó de manera significativa; así, en el 2015, la carga de minerales tuvo una participación de 9,2%, porcentaje mucho menor al 43% presentado en el 2014.

37. Finalmente, cabe mencionar que adicional a la carga sólida a granel movilizada bajo este servicio, en el 2015, se movilizó 92,3 mil toneladas de este tipo de carga bajo el servicio de cabotaje.

f) Servicio Estándar de carga líquida a granel

38. En el 2015, la carga líquida a granel movilizada se incrementó en 202,3% respecto al año anterior, pasando de 1,5 mil toneladas a 4,4 mil toneladas. De otro lado, en el 2015 se mantiene la característica de solo realizarse operaciones de embarque al igual que en el 2014.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

39. La carga movilizada en el 2015 se caracteriza por sólo realizarse en los meses de junio y setiembre, por su parte, para el año 2014 este tipo de carga solo se movilizó en el mes de diciembre.

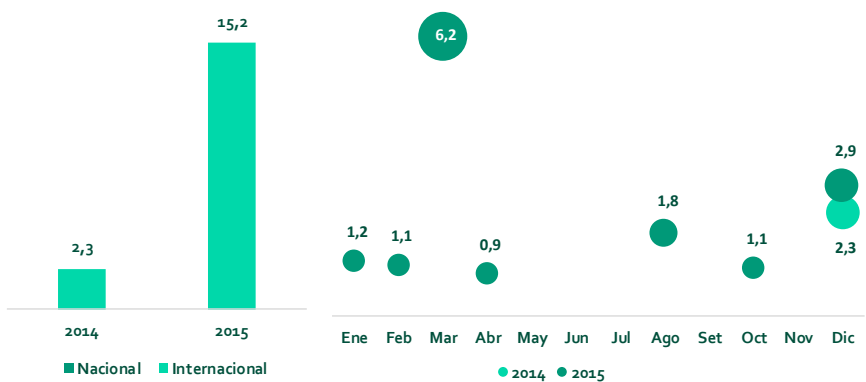
g) Servicio Estándar de carga rodante

40. En el 2015, el servicio estándar de carga rodante movilizó 9,6 miles de toneladas, las cuales se concentraron en el mes de junio. El volumen movilizado se caracterizó por presentar un 50% la operación de descarga y el otro 50% la operación de embarque. Es decir, el mismo volumen descargado en junio de 2015 fue embarcado en ese mismo mes.

h) Servicio Estándar de pasajeros

41. El Servicio Estándar de pasajeros se incrementó significativamente en el 2015, pasando de 2,3 mil pasajeros en el 2014 a 15,2 mil pasajeros en el 2015, lo cual representó un aumento de 562,8%. Se caracteriza por presentar solo transporte internacional de pasajeros, característica similar a la presentada en el 2014.

GRÁFICO N° 8 :
SERVICIO ESTÁNDAR DE PASAJEROS, 2014 - 15
 (En miles de toneladas)



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

42. Cabe señalar que dicho servicio registró no solo una mayor demanda, sino un mayor dinamismo a lo largo del año, dado que el servicio estándar de pasajeros se brindó en siete meses del año, a comparación de un solo mes (diciembre) en el 2014. En particular, el mes de marzo de 2015 presentó la mayor recepción de pasajeros, específicamente fueron 6,2 mil pasajeros que acogió el Concesionario, de los cuales 3,8 mil pasajeros provinieron de Coquimbo, Chile.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Servicios Regulados

43. Los servicios regulados con tarifas están directamente relacionados a los Servicios Estándar y de manera excepcional a los Servicio Especiales. La Tarifa de los Servicios Estándar, al inicio de operación del Terminal, fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. De otro lado, la Tarifa de los Servicios Especiales son resultado del proceso de Fijación de Tarifas de competencia del OSITRAN previa opinión del INDECOPI sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.

44. Para ambos casos, de acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas, es decir, en 2019 se calculará el primer factor de productividad del Concesionario. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

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

X : Variación anual promedio de la productividad.

45. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.

46. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.

47. De esta manera, en el año 2015 las tarifas de los Servicios Estándar se ajustaron en función a la inflación de los EE.UU. Cabe precisar que al final del 2015 no existe ningún Servicio Especial con Tarifa. El tarifario para el año 2015 siguió vigente desde agosto del 2014, en ese sentido, el Tarifario es el que se muestra a continuación.

CUADRO N° 1 : TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS, 2014- 15 (En USD, sin IGV)		
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	21/08/2014
SERVICIO ESTANDAR A LA NAVE		
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,54
SERVICIO ESTANDAR DE CONTENEDORES		
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies	Por movimiento	107,10
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies	Por movimiento	121,80
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos de 20 pies	Por movimiento	85,68
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos de 40 pies	Por movimiento	97,44
Transbordo de Contenedores (Llenos o vacíos) - Contenedor 20 pies	Por ciclo completo	85,68
Transbordo de Contenedores (Llenos o vacíos) - Contenedor 40 pies	Por ciclo completo	97,44
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies (Cabotaje)	Por movimiento	74,97
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies (Cabotaje)	Por movimiento	85,26
Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies (Cabotaje)	Por movimiento	59,97
Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies (Cabotaje)	Por movimiento	68,21
SERVICIO ESTANDAR A LA CARGA NO CONTENEDORIZADA		
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	9,98
Embarque o Descarga de Carga Rodante - Porción Nave	Por tonelada	21,00
Embarque o Descarga de Carga Granel Sólido	Por tonelada	4,91
Embarque o Descarga de Carga Granel Líquido	Por tonelada	1,00
SERVICIO ESTANDAR PARA PASAJEROS		
Servicios Estándar para Pasajeros	Por pasajero	6,00

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

48. Cabe resaltar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.

IV.2. Cargos de Acceso

49. El 29 de diciembre de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 060-2014-CD-OSITRAN, se aprobó el REA (Reglamento de Acceso) del Concesionario, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practica y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

CUADRO N° 2 : CONTRATOS DE ACCESO DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE, 2014- 15 (En USD, sin IGV)				
EMPRESA	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
REMOLCAJE				
Petrolera Transoceanica S.A.	08/03/2015	07/03/2016	Contrato	112,55
Inversiones Maritimas CPT Perú S.A.	08/03/2015	07/03/2016	Contrato	112,55
PRACTICAJE				
Prácticos Maritimos - PRAMAR S.A.C.	24/11/2015	24/11/2016	Contrato	0,00
Trabajos Maritimos S.A.	01/04/2015	31/03/2016	Contrato	0,00

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

50. Al cierre del 2015, se firmaron 4 contratos de acceso por el periodo de un año, de los cuales dos (2) están relacionadas con la prestación del servicio de remolcaje y los otros

dos (2) con el servicio de practicaje. El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es de USD 112,6 (sin IGV), mientras el cargo por el servicio de practicaje es de USD 0,0.

IV.3. Servicios no regulados

51. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y el Concesionario está facultado a cobrar un precio por ello. Sin embargo, el Regulador podrá solicitar al INDECOPI la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si INDECOPI concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
52. A continuación se presenta algunos precios de los servicios no regulados en función a la nave.

CUADRO N° 3 : PRECIO DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2014- 15 (En USD, sin IGV)		
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE 21/08/2014
Escotillas o Tapas de Bodegas		
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y Pontones	Por Movimiento	140,00
Re-estiba de contenedores		
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	140,00
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	200,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	Por Contenedor	280,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	Por Contenedor	400,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	libre
Días: 3 - 8	Por TEU/día o fracción	8,00
Días: 9 - 15	Por TEU/día o fracción	10,00
Días: 16 en adelante	Por TEU/día o fracción	15,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores Llenos de Transbordo		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	libre
Días: 3 - 10	Por TEU/día o fracción	8,00
Días: 11 en adelante	Por TEU/día o fracción	15,00
Uso de Área Operativa - Contenedores Vacíos de Transbordo		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	libre
Días: 11 en adelante	Por TEU/día o fracción	15,00
Contenedores Reefer de Transbordo		
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	70,00
Re-estiba Carga Fraccionada		
Re-estiba vía Nave	Por Tonelada	15,00
Re-estiba vía Muelle	Por Tonelada	20,00
Re-estiba Carga Rodante		
Re-estiba vía Nave	Por Tonelada	40,00
Re-estiba vía Muelle	Por Tonelada	53,00
Suministro Agua		
Suministro agua a naves - Porción Nave	Por Tonelada	2,50
Suministro agua a naves (Conexión - Desconexión) - Porción Nave	Por Operación	100,00
Retirada de residuos sólidos - Porción Nave	Por Tonelada o m ³	2,00

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

53. Similarmente, los servicios no regulados en función a la carga no han presentado variación durante el año 2015. Dichos servicios se caracterizan porque en su mayoría son servicios relacionados con el almacenamiento de la carga, tal como se muestra a continuación.

CUADRO N° 4 :
PRECIO DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN DE LA CARGA, 2014- 15
(En USD, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE 21/08/2014
Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores		
Importación/exportación llenos 48 horas (tiempo libre incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	Libre
Importación/exportación llenos Días: 3 - 6	Por TEU/día o fracción	20,00
Importación/exportación llenos Días: 7 - 15	Por TEU/día o fracción	30,00
Importación/exportación llenos Días: 15 en adelante	Por TEU/día o fracción	42,00
Recargo por contenedores OOG importación / exportación	Por TEU/día o fracción	50% de precio st
Recargo por contenedores carga peligrosa IMDG importación/exportación	Por TEU/día o fracción	50% de precio st
Movimiento Extra Contenedores en Patios		
Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal	Por contenedor	75,00
Contenedores Reefer		
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies (primer día o fracción sin costo)	Por contenedor	70,00
Retirada/Colocación gensets	Por contenedor	25,00
Pesaje Extraordinario		
De contenedores (N1)	Por contenedor/operación	20,00
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Por tonelada	5,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito Temporal		
Importación contenedores 20" llenos 1/	Lumpsum	120,00
Importación contenedores 40" llenos 1/	Lumpsum	180,00
Exportación contenedores 20" llenos 1/	Lumpsum	100,00
Exportación contenedores 40" llenos 1/	Lumpsum	120,00
Almacenaje contenedores import./export. Días: 8 al 15	Por Teu/ día o fracción	18,00
Almacenaje contenedores import./export. Días: 16 en adelante	Por Teu/ día o fracción	25,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje Carga Fraccionada		
Importación/exportación -48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por tonelada o m3/día o fracción	Libre
Importación/exportación días: 3 al 6	Por tonelada o m3/día o fracción	1,00
Importación/exportación días: 7 al 15	Por tonelada o m3/día o fracción	1,50
Importación/exportación días: 16 en adelante	Por tonelada o m3/día o fracción	2,00
Adicional carga peligrosa IMDG	Por tonelada o m3/día o fracción	Incremento 50% tarifa
Movimientos extras	Por tonelada o m3	7,50
Pesaje extraordinario (no incluye movimiento extra)	Por tonelada o m3	5,00
Premio por productividad superior a 150 tn/hora	Por tonelada (por el total)	3,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje Graneles sólidos		
Importación/exportación -48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por tonelada /día o fracción	Libre
Importación/exportación días: 3 al 6	Por tonelada /día o fracción	0,15
Importación/exportación días: 7 al 15	Por tonelada /día o fracción	0,20
Importación/exportación días: 16 en adelante	Por tonelada /día o fracción	0,30
Premio por productividad superior a 200 tn/hora	Por tonelada (por el total)	0,20
Servicios Especiales Para Gráneles sólidos "Limpios" - En Función a la Carga		
Importación/exportación -48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por tonelada /día o fracción	Libre
Importación/exportación días: 3 al 6	Por tonelada /día o fracción	0,15
Importación/exportación días: 7 al 15	Por tonelada /día o fracción	0,20
Importación/exportación días: 16 en adelante	Por tonelada /día o fracción	0,30
Premio por productividad superior a 200 Tm/hora	Por tonelada total	0,20
Servicios Especiales Carga Rodante - En Función de la Carga		
Uso de área -48 horas (tiempo libre incluido en el servicio estándar)	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 Vehículo ligero (Precio por todo el período o fracción de período)	Por unidad	25,00
Uso de área días: 11 en adelante Vehículo ligero (Precio por todo el período o fracción de período)	Por unidad/día o fracción	10,00
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Por tonelada	7,50
Movimientos extra - Vehículo ligero	Por vehículo	25,00

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Incluye todos los trámites documentales relativos a la gestión de Depósito Temporal, almacenaje libre hasta el día 7. Se aplica cuando el Terminal ha sido designado como Depósito Temporal.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

54. Es preciso señalar que, para el inicio de obras del Proyecto Terminal Portuario General San Martín – Pisco, previamente la autoridad ambiental competente, Dirección General Asuntos Socio-Ambientales del Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe aprobar el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por el Concesionario. Sin embargo, a la fecha dicho documento se encuentra en evaluación, estando también pendiente a fines de diciembre del 2014, el cierre financiero.
55. Sin perjuicio de ello, al cierre del 2015, las inversiones reconocidas fueron de USD 1,2 millones (incluido IGV), lo cual corresponde a la compra de equipos. Dicha cifra representa el 0,48% de la inversión total comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión.

V.2. Pagos al Estado

56. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario General San Martín. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
57. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.

CUADRO N° 5 : PAGOS AL ESTADO 2014- 15 (En miles de Soles)			
CONCEPTO	2014	2015	Var.
Autoridad Portuaria Nacional	118	386	227,1%
OSITRAN	39	129	230,8%
Total	157	515	228,0%

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

58. El pago realizado por ambos conceptos en el 2015, alcanzó los S/. 515 mil, monto 228,0% mayor que el pagado del año anterior. Cabe mencionar que este incremento significativo estaría explicado por el menor número de meses de aportes en el 2014 en comparación del 2015, toda vez que el inicio de explotación del terminal se dio en agosto de 2014.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

59. El Concesionario deberá proponer obras que permitan como mínimo, alcanzar los niveles de servicios y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Asimismo, el referido anexo señala que a partir de la toma de posesión y hasta seis (06) meses no se medirán los niveles de servicios y productividad considerando esta etapa como adecuación. La verificación del cumplimiento de los siguientes indicadores se registrará a partir del primer día del tercer trimestre desde la Toma de Posesión hasta el último día del segundo trimestre de suscrita el Acta de Recepción de Obras correspondiente a la Etapa 2 o Etapa 3 o Etapa 4. En el caso de entregas parciales de obras, el plazo antes referido culminará cuando se verifique la entrega total de la obra a través de la suscripción del acta correspondiente.
60. El cuadro a continuación se presenta los niveles de servicios y productividad que el Concesionario debe cumplir.

CUADRO N° 6 : NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD		
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave	Operación individual	Máximo 30 minutos
	Promedio trimestral	Máximo 20 minutos
Tiempo para desatraque de la nave	Operación individual	Máximo 30 minutos
	Promedio trimestral	Máximo 20 minutos
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a granel	Operación individual	Máximo 30 minutos
	Promedio trimestral	Máximo 30 minutos
Tiempo de recepción de contenedores	Operación individual	Máximo 30 minutos
	Promedio trimestral	Máximo 20 minutos
Tiempo de entrega del contenedor	Operación individual	Máximo 30 minutos
	Promedio trimestral	Máximo 20 minutos
Tiempo de entrega del contenedor (recepción y entrega continuada)	Operación individual	Máximo 20 minutos

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

61. Para el caso de los servicios de embarque y descarga de mercancía el cuadro a continuación muestra los niveles que debe cumplir el Concesionario por tipo de carga.

CUADRO N° 7 : NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, TIPO DE CARGA (En miles de Soles)		
TIPO DE CARGA	PROMEDIO TRIMESTRAL	UNIDAD DE MEDIDA
Granel Líquido	140	Toneladas / hora
Granel Sólido		
Sal	800	Toneladas / hora
Granos	200	Toneladas / hora
Chatarra	200	Toneladas / hora
Hierro (pallets)	200	Toneladas / hora
Otros	Será determinado por la APN	Toneladas / hora
Fraccionada		
Fierro	150	Toneladas / hora
Tubos de acero	150	Toneladas / hora
Harina de Pescado	40	Toneladas / hora
Otros	Será determinado por la APN	Toneladas / hora
Rodante		
Liviano	80	Unidad / hora
Medianos	30	Unidad / hora
Pesados	15	Unidad / hora

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

62. Adicionalmente, existe otros niveles de servicios y productividad que el Concesionario debe cumplir pero que se encuentran en función de las etapas de inversión. Tal como se detalla en el siguiente cuadro

CUADRO N° 8 : NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, POR ETAPA (En miles de Soles)			
ETAPA	TIPO DE CARGA	PROMEDIO TRIMESTRAL	UNIDAD DE MEDIDA
Etap 1: Obras iniciales	Contenedores	16	Contenedor / hora
Etap 2	Contenedores	16	Contenedor / hora
Etap 3	Contenedores	25	Contenedor / hora
Etap 4	Granel Sólido	400	Toneladas / hora

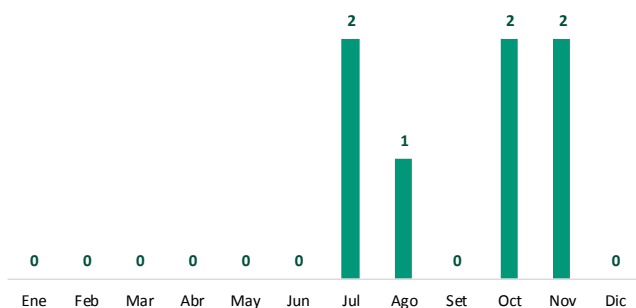
Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

63. Al cierre del 2015, no se ha definido la metodología para la medición de los niveles de servicios y productividad establecidos en el Contrato de Concesión por lo que no se puede presentar la evolución de estos indicadores.

VI.2. Accidentes

64. En el 2015, Terminal Paracas ha presentado siete (7) accidentes, de las han sido distribuido entre los meses de julio (2 accidentes), agosto (1 accidente), octubre (2 accidentes) y noviembre (2 accidentes).

GRÁFICO N° 9 :
NÚMERO DE ACCIDENTES EN EL PUERTO, 2015



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

65. En el 2015, Terminal Paracas no ha registrado ningún reclamo por parte de los usuarios. Sin embargo, ha sido sancionada por incumplimiento en el pago y la acreditación del aporte por regulación al Estado del mes de agosto de 2014. Dicha obligación se encuentra establecida en la Cláusula 8.26 del Contrato de Concesión y la infracción está tipificada en el artículo 49 del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) del OSITRAN. La respectiva infracción ha sido sancionada con 0,5 UIT.

VII. ANALISIS FINANCIERO

VII.1. Estados Financieros

a) Estado de resultados integrales

66. En el año 2015, Terminal Paracas obtuvo ingresos por USD 12,7 millones, de los cuales, el 69,1% corresponde a ingresos por la prestación del servicio estándar a la carga sólida, fraccionada y líquida, le sigue el servicios Especiales para Carga Fraccionada - En Función a la Carga con una participación de 9,0%.
67. De otro lado, los costos del servicio representaron el 29,7% de los ingresos registrados durante el 2015, de los cuales el más importante corresponde al servicio prestado por terceros que representó el 63,3% Cabe mencionar que en el 2015 los costos del servicio representaron una menor proporción respecto a los ingresos en comparación del año anterior, lo que podría estar explicado por las economías de escala característica de la industria o por una eficiencia productiva del Concesionario. De esta manera, el Terminal Paracas registró una utilidad bruta de USD 8,9 millones, cifra superior en 270,1% a lo registrado en el 2014.
68. Asimismo, se observa que los gastos operativos representaron el 34,9% de los ingresos del año 2015, lo cual es un porcentaje menor al registrado el año anterior, lo que significa una mayor eficiencia en gestión del Concesionario. Finalmente, la utilidad después de impuestos ascendió a USD 3,0 millones, lo que representó un incremento de 348,7% respecto al año anterior.

CUADRO N° 9 : ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014- 15 (En miles de USD)		
CONCEPTO	2014	2015
Ingresos de actividades ordinarias	4 106	12 723
Costo del servicio	-1 688	-3 774
Utilidad bruta	2 418	8 949
Gastos de administración	-1 070	-2 701
Gastos de venta	-492	-1 740
Utilidad de operación	856	4 508
Otros ingresos (gastos)	-	-
Otros ingresos	-	40
Gastos financieros, neto	-38	-43
Resultado por remediación	-150	-181
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	668	4 324
Impuesto a las ganancias	-	1 327
Utilidad del año y resultados integrales	668	2 997

Fuente: Estados Financieros Auditados de Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Estado de Situación Financiera

69. Al final del 2015, los Activos de Terminal Paracas tuvieron un incremento de 164,3% respecto año anterior. Dicho incremento fue impulsado, principalmente, por las cuentas "efectivo" e "Instalaciones, maquinarias y equipos, neto" que tuvieron un incremento de 4 227,0% y 192,5%, respectivamente. Estos incrementos responden a Depósitos a plazos y compra de maquinarias y equipos nuevos.

70. El Activo Corriente tuvo un aumento de 210,5% respecto al 2014, como consecuencia de un importante incremento de la cuenta "efectivo" toda vez que hubo una disminución del resto de cuentas que la conforman. En esa misma línea, el Activo No Corriente presentó un aumento de 135,6%, el cual está explicado por el incremento de tres de las cuatro cuentas que lo conforman, siendo las más importantes "Instalaciones, maquinarias y equipos, neto" (192,5%) y "Activo Intangible" (135,7%).

CUADRO N° 10 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014- 15 (En miles de USD)					
ACTIVO	2014	2015	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2014	2015
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo	115	4 976	Obligaciones financieras	7	-
Fondos sujetos a restricción	355	130	Cuentas por pagar comerciales	211	48
Cuentas por cobrar comerciales, neto	630	414	Retribuciones por pagar	36	29
Otras cuentas por cobrar	451	231	Otras cuentas por pagar	640	3 735
Suministros	12	2			
Gastos contratados por anticipado	393	320	TOTAL PASIVO CORRIENTE	894	3 813
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	1 956	6 073			
ACTIVO NO CORRIENTE			PATRIMONIO NETO		
Otras cuentas por cobrar	150	-	Capital	3 561	6 061
Activo diferido por impuesto a las ganancias	-	44	Otras reservas de capital	-	2
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	1 339	3 916	Resultados acumulados	668	3 663
Activo Intangible	1 678	3 506			
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	3 167	7 466	TOTAL PATRIMONIO NETO	4 229	9 726
TOTAL ACTIVO	5 123	13 539	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	5 123	13 539

Fuente: Estados Financieros Auditados de Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

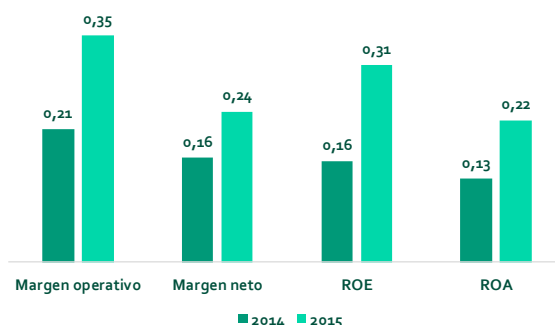
71. El Pasivo conformado totalmente por cuentas corrientes, presenta un aumento de 326,4% producto, principalmente, por "Otras cuentas por pagar" que tuvo un aumento de 483,6% respecto al año anterior. Esta cuenta comprende la provisión por la compra de equipos correspondiente a la Etapa 1 por USD 1,36 millones.
72. Finalmente, el Patrimonio Neto también registró un aumento del orden del 130,0% como consecuencia del aumento del número de acciones comunes, las cuales pasaron de 10,0 millones en el 2014 a 17,9 millones en el 2015, lo que representó un incremento de USD 2,5 millones. Asimismo, los resultados acumulados se incrementaron en 448,8% derivado de las utilidades después de impuestos.

VII.2. Indicadores Financieros

a) Ratios de Rentabilidad

73. En general, el 2015 presenta una mejora en los ratios de rentabilidad de la empresa. Así, el margen operativo pasó de 0,21 a 0,35 lo que representa una mejora en gestión de los costos por parte del Concesionario. Como se ha mencionado en los Estados de Resultados, el Concesionario ha mejorado su relación costos de producción y gastos operativos respecto al ingreso por ventas. Ello se estaría reflejando en esta mejora del margen operativo. Aunado a lo anterior, la relación gastos financieros e ingresos por ventas han mejorado lo cual se traduce en un incremento el margen neto.

GRÁFICO N° 10 :
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2014- 15



Fuente: Terminal Paracas

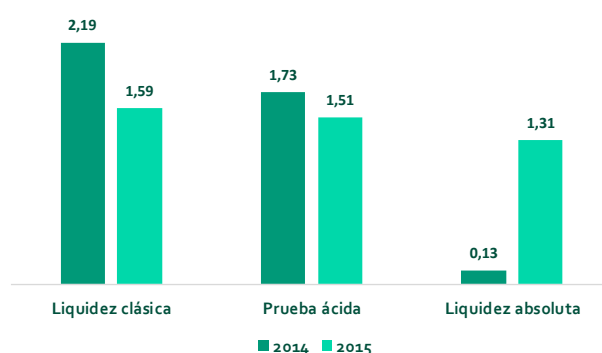
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

74. Por su parte, el ROE⁷ presenta una mejora en la rentabilidad de los accionistas, producto de una mejora en la utilidad neta, es decir, los accionistas pasan de tener una rentabilidad de 16% por cada dólar invertido a 31%, como consecuencia de una mayor eficiencia en la producción (o economías de escala) y gestión. Finalmente, el ROA⁸ presenta un incremento de 13% en el 2014 a 22% en el 2015, ello como consecuencia de un mayor incremento de las utilidades netas. Es decir, por cada dólar invertido en la Concesión ésta genera un mayor nivel de rentabilidad respecto al año anterior.

b) Ratios de Liquidez

75. Los ratios de liquidez indican el nivel de respuesta que tendría la empresa ante sus obligaciones de corto plazo. En general, el Concesionario presentó en el 2015 un menor nivel de respuesta para cubrir sus deudas de corto plazo; no obstante ello, la cobertura sigue siendo total, es decir, tiene activos corrientes suficientes para hacer frente ante una necesidad de cobertura de dicho tipo de deuda. Incluso el ratio de liquidez absoluta⁹ muestra que cuenta con el efectivo en bancos necesario para cubrir de manera inmediata las referidas deudas (índice mayor que la unidad).

GRÁFICO N° 11 :
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014- 15



Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

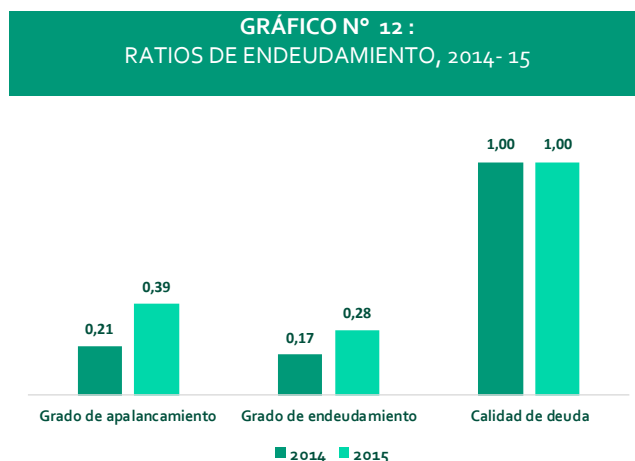
⁷ Por sus siglas en ingles *Return On Equity*.

⁸ Por sus siglas en ingles *Return On Assets*.

⁹ El ratio de liquidez absoluta mide la capacidad del activo más "líquido" (Efectivo y equivalente de efectivo) en cubrir toda la deuda corriente.

c) Ratios de endeudamiento

76. Los ratios de endeudamiento muestran la capacidad para cumplir con las obligaciones de deuda a corto y largo plazo que tiene una empresa. Al respecto, cabe señalar que el Concesionario no presenta pasivos de largo plazo, lo cual se muestra en el valor de uno en el ratio de calidad de deuda. La calidad de deuda mide la relación entre la deuda de corto plazo y la deuda total, de acuerdo a los resultados estos son los mismos, lo cual está explicado por que todavía no hay endeudamiento para la construcción del Terminal.



Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

77. De otro lado, los ratios Grado de Apalancamiento y Grado de Endeudamiento muestran un incremento en sus valores respecto al año anterior, el primero pasa de 0,21 a 0,39 y, el segundo, se incrementa de 0,17 a 0,28. Estos incrementos indicarían un mayor financiamiento de la Concesión por parte de terceros; sin embargo, aún son valores muy pequeños y fuera del rango de valores aceptables¹⁰. Estos resultados estarían explicados porque se están realizando pequeñas inversiones en maquinarias y equipo, dado que todavía no empieza la construcción del terminal.

¹⁰ En general, se considera como niveles recomendables para el caso de Grado de Apalancamiento Financiero entre 0,7 y 1,5. En el caso del Grado de endeudamiento entre 0,4 y 0,6.

VIII. CONCLUSIONES

- El Terminal Paracas asume las operaciones de estiba y desestiba en marzo de 2015, y en diciembre de ese mismo año se le aprueba el Expediente Técnico del Diseño del Proyecto Terminal Portuario General San Martín. Sus principales clientes son las líneas navieras y dentro de ellas se destaca SMT Shipmanagment con un 27,2%, seguido por Ultrabulk S.A. con un 5,2% medido en función de la carga movilizada.
- La demanda por los Servicios Estándar (a la nave, a la carga y pasajeros) se ha visto incrementada respecto al año anterior, en particular, por el poco número de meses que operó ese año dado que el Concesionario inició operaciones en agosto de 2014. Incluso respecto a carga en contenedores el 2015 realizó la primera operación. En general, el Terminal General de San Martín se caracteriza por movilizar carga sólida a granel la cual se vio incrementada en 115,2% respecto al año anterior, por un aumento en el movimiento de minerales.
- Las tarifas y precios de los Servicios Estándar y Especiales no se han modificados desde el 2014. De otro lado, el Concesionario ha firmado cuatro contratos correspondientes al acceso para la prestación de servicios de remolcaje y practicaje con cargos de USD 112,55 y USD 0,0, respectivamente.
- En el 2015, Terminal Paracas alcanzó un nivel de cumplimiento de 0,48% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión que corresponde a compras de maquinarias y equipos. Por otro lado, los pagos al Estado presentaron un incremento de 228,0%; comprendidos entre pagos a la Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.
- Al cierre del 2015, no se ha definido la metodología para la medición de los niveles de servicios y productividad establecidos en el Contrato de Concesión por lo que no se puede presentar la evolución de estos indicadores. A su vez, en el 2015, en la Concesión se presentaron siete accidentes, ningún reclamo y recibió una sanción por incumplimiento en el pago y la acreditación del porte por regulación al Estado.
- Los ingresos se incrementaron en 69,1%, alcanzando los USD 12,7 millones, principalmente por el incremento en la prestación del Servicio Estándar a la carga sólida, fraccionada y líquida. El costo principal de la prestación de los servicios corresponde a servicios prestados por terceros, en general, el Concesionario presentó una mejora en la eficiencia operativa, toda vez que en términos relativos respecto al ingreso los costos tuvieron una menor proporción que el año anterior. De otro lado, las utilidades alcanzaron los USD 2,9 millones que representó un incremento de 348,7% respecto al 2014.
- El Concesionario presentó un incremento en sus Activos impulsado principalmente por las cuentas "efectivo" e "Instalaciones, maquinarias y equipos, neto" que tuvieron un incremento de 4 227,0% y 192,5%, respectivamente. De la misma manera, el Pasivo y Patrimonio Neto tuvieron aumentos de 326,4% y 130,0%, respectivamente; como consecuencia de la provisión por la compra de equipos correspondientes a la 1 Etapa y aumento de acciones comunes.
- Los ratios muestran diversos resultados, en principio, la rentabilidad de la Concesión como de los accionistas se ha visto mejorada, la capacidad de cobertura de las deudas de corto plazo ha decaído; sin embargo, se mantiene dentro del nivel para poder ser

cubiertos. Finalmente, los ratios de endeudamiento se han incrementado, empero no se encuentran dentro del rango de valores aceptables.

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario General San Martín - Pisco.	Contrato de Concesión
2	Fecha de suscripción	21 de julio de 2014.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años, contado desde la fecha de cierre.	Cláusula 4.1. (p. 40)
4	Factor de competencia	- Menor Índice Tarifario Estándar. - En caso de Empate: Mayor Inversión Complementaria Adicional.	TUO - Bases del Concurso
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.9. (p. 33)
6	Capital mínimo	US\$ 14 000 000,00.	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 37)
7	Garantías a favor del concedente	- El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo a lo siguiente: - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: 10% del monto de la Inversión Referencial en valores constantes. - Antes del inicio de la ejecución de cada Etapa, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada Etapa y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de cada Etapa. - En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias deberá incrementar el monto de la garantía antes referida en 20% del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas o remanentes luego de la aplicación de la Tasa de Actualización de Inversión Complementaria.	Cláusula 9.2.1. (p. 78)
8	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	- El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: - El derecho de Concesión. - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.3. (p. 79)
9	Compromiso de inversión	Inversión Complementaria Adicional: USD 80 000 169,00	Propuesta Económica Anexo 15
10	Solución de controversias	- Trato Directo. - Arbitraje: - De concidencia. - De derecho: i) para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00 y ii) superiores a USD 30 000 000,00. - Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)

Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Penalidades	- Corresponde al Regulador llevar a cabo el procedimiento de determinación de incumplimientos contractuales del Concesionario y aplicar las penalidades contractuales establecidas. - El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero. - Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: Eventos a la Fecha de cierre: Entre 0,8 y 400 UIT. Régimen de bienes: Entre 0,8 y 80 UIT. Obras de infraestructura portuaria: Entre 0,8 y 80 UIT. Conservación de la Concesión: Entre 0,8 y 4 UIT. Explotación de la Concesión: Entre 0,5 y 50 UIT. Garantías: Entre 8 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.	Cláusula XVIII. (p. 123-124) Anexo 17 (p. 171-176)
12	Causales de caducidad	- Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: - 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. - Otras causales no imputables a las partes.	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 103-106)
13	Equilibrio económico - financiero	- Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en 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: - Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y - El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación. - Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10%, se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.	Cláusula 8.28. (p. 75)
14	Pólizas de seguros	- Seguro sobre los Bienes del Concedente. - Seguros Personales para Trabajadores. - Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. - Seguros de Todo Riesgo de Obras Terminadas. - Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.	Cláusula 10.3. (p. 86-87) Cláusula 10.4. (p. 87) Cláusula 10.5. (p. 87-88) Cláusula 10.6. (p. 88-89) Cláusula 10.7. (p. 89-90)

Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Inicio de operaciones	• La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del Concedente. • El inicio de la Explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en Periodo Pre-operativo. • La Explotación sólo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen, y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. • La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que las APN otorgue su conformidad.	Cláusula 8.16.-8.18. (p. 68)
16	Estándares de servicio	• El concesionario se obliga a obtener las certificaciones ISO reconocidas a nivel internacional, o sus equivalentes, orientadas a garantizar la gestión dentro del terminal portuario: - La calidad - El cuidado del Medio Ambiente. - Seguridad y Salud Ocupacional. - La seguridad de la cadena logística dentro del Área de la Concesión. • Niveles de servicio y productividad existente a partir de la fecha de toma de posesión: Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes: - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave:</u> no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave:</u> no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a granel:</u> no deberá exceder de 30 minutos, tanto por operación individual como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de recepción de contenedores:</u> no más de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega del contenedor:</u> no deberá exceder de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Prom. Trimestral):</u> - o Granel Líquido: 140 Tn/Hora. - o Granel Sólido – Sal: 800 Tn/Hora. - o Granel Sólido – Granos, Chatarra, Hierro (pellets): 200 Tn/Hora. - o Fraccionada – Fierro (varillas), Tubos de acero: 150 Tn/Hora. - o Fraccionada – Harina de pescado: 40 Tn/Hora. - o Rodante – Livianos: 80 Unids/Hora - o Rodante – Medianos: 30 Unids/Hora - o Rodante – Pesados: 15 Unids/Hora	Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3

Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Tarifas	• Para la prestación de los Servicios Estándar, el concesionario estará facultado a cobrar las tarifas, las que en ningún caso podrán superar las siguientes Tarifas Máximas: • <u>Servicios a la Nave:</u> - Por metro-eslora por hora: US\$ 0,54 • <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional:</u> - Contenedor lleno de 20": US\$ 119,00 - Contenedor lleno de 40": US\$ 140,00 - Contenedor vacío de 20": 80% de Contenedor lleno de 20". - Contenedor vacío de 40": 80% de Contenedor lleno de 40". - Carga Fraccionada (Tm): US\$ 12,80 - Carga Rodante (Tm): US\$ 21,00 - Carga Sólida a Granel (Tm): US\$ 6,30 - Carga Líquida a Granel (Tm): US\$ 1,00 - Pasajeros (Por pasajero): US\$ 6,00 • <u>Servicio de cabotaje:</u> - Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb/Desc. Internac.	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
18	Revisión y reajustes tarifarios	• A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". • Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Para los primeros 5 años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero. • Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.	Cláusula 8.25. (p. 73-74)
19	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.26. (p. 74)

ANEXO 2: COMPENDIO ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario San Martín

Tipo: Autosostenible

Plazo de concesión: 30 años

Periodo: 2014-2015

a.Tráfico

Indicador	Unidad	2014	2015
Naves atendidas	Unidad	47	159
Carga total atendida	Toneladas	669 036	1 692 488

Carga por tipo de operación :

Exportación	Toneladas	358 603	650 915
Importación	Toneladas	310 143	949 322
Cabotaje	Toneladas	250	92 250
Transbordo	Toneladas	40	-
Tránsito	Toneladas	-	-

Carga por tipo de producto :

Contenedorizada	Toneladas	-	16 661
Fraccionada	Toneladas	60 569	263 510
Graneles líquidos	Toneladas	1 459	4 410
Graneles sólidos	Toneladas	607 007	1 398 275
Rodante	Toneladas	-	9 631
Contenedores	Unidades	-	1 011
Contenedores ¹	TEU	-	2 022

b.Ingresos

Ingresos		2014	2015
Carga sólida	Miles de USD	3 063	6 099
Carga fraccionada	Miles de USD	586	2 677
Carga líquida	Miles de USD	2	10
Uso de amarradero	Miles de USD	272	746
Contenedores	Miles de USD	183	57
Carga rodante	Miles de USD	-	379
Otros servicios 2/	Miles de USD	-	2 755
Total	Miles de USD	4 106	12 723



Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

**Jefe de Estudios
Económicos**

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez

Sandra Queija de La Sotta

Víctor Alejandro Chang Rojas

Wilmer Zela Moraya

Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez

Whiny Daise Espinoza Vega