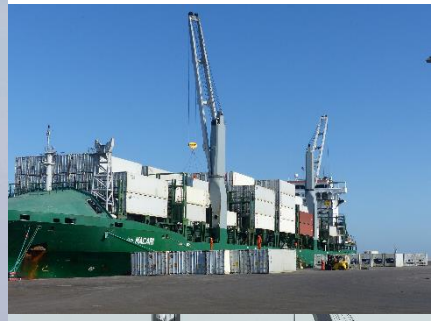


INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal General San Martin - Pisco

2016

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO

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 de importancia 7

II. OFERTA DE SERVICIOS 8

II.1. Servicios estándar 8

II.2. Servicios especiales 9

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso 9

III. DEMANDA DE SERVICIOS 10

III.1. Principales clientes 10

III.2. Tráfico de servicios 10

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS 16

IV.1. Tarifas 16

IV.2. Precios 17

IV.3. Cargos de acceso 20

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO 21

V.1. Inversiones 21

V.2. Pagos al Estado 22

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO 23

VI.1. Niveles de servicio y Productividad 23

VI.2. Accidentes 24

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades 25

VII. CONCLUSIONES 26

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN 28

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO 33

CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2015- 2016 17
CUADRO N° 2: Precio de servicios especiales a la nave, 2015- 2016[1/] 18
CUADRO N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2015- 2016[1/] 19
CUADRO N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2015- 2016 20
CUADRO N° 5: Pagos al Estado 2015- 2016 22
CUADRO N° 6: Tiempo por operación a la nave y a la carga 23
CUADRO N° 7: Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada..... 24

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2015 - 2016 10
GRÁFICO N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2015 - 2016 11
GRÁFICO N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2015 - 2016 12
GRÁFICO N° 4: Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2015- 2016..... 13
GRÁFICO N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2015 - 2016 13
GRÁFICO N° 6: Descarga y embarque de carga líquida a granel, 2015 – 2016..... 14
GRÁFICO N° 7: Servicio estándar de pasajeros, 2015 - 2016 15
GRÁFICO N° 8: Número de accidentes en el terminal, 2015- 2016 25

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto 5

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martin – Pisco (en adelante, TPGSM) para el año 2016. El informe presenta la evolución de la empresa en los que respecta al tráfico de carga, tarifas, accidentes, desempeño, entre otros.

El 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 TPGSM (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

La Concesión del TPGSM implica cuatro etapas de inversiones que consisten en la construcción, entre otras obras de infraestructura, de un amarradero multipropósito, patio de almacenamiento, antepuerto, dragado, modernización del muelle 1 y 2, por la cuales en el Terminal Paracas deberá realizar una inversión de USD 249,1 millones (incluido IGV).

Los principales clientes están representados por las consignatarios de la carga, en particular, el 2016 el principal cliente fue Corporación Aceros Arequipa S.A. con una participación del 52,7% del tráfico total de carga.

La cantidad demandada por los servicios estándar, en general, ha mostrado una contracción. Así, el tráfico de naves presentó una disminución de 18,2%, la descarga o embarque de carga en contenedores llenos tuvo una reducción de 30,6%, el servicio estándar vinculado a la carga sólida a granel se contrajo en 24,3% y por la de pasajeros se redujo en 31,1%. En contraste con lo anterior, los servicios estándar relacionados con la carga fraccionada y liquida a granel presentaron incrementos de 30,5% y 14,3%, respectivamente.

La tarifa de la mayoría de servicios regulados se ha incrementado respecto al 2015. Dicho incrementó no superó el 0,835% por ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. Por su parte, los contratos de acceso fueron renovados con los proveedores que tenían acceso el 2015 con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practicaje el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolcaje fue de USD 0,0. De otro lado, los servicios no regulados presentaron hasta tres fechas en las cuales se presentaron movimientos de precios, sin embargo, los mayores incrementos no superaron el 1%, respecto al 2015.

Las inversiones realizadas por el Concesionario durante el 2016 se concentraron en la adquisición de equipos, toda vez que recién en diciembre de 2016 se firmó la adenda que facilita el cierre financiero y dar paso a tener el financiamiento necesario para realizar las principales obras del terminal. Dicha inversión durante el 2016 fue de USD 3,0 millones (incluido IGV) acumulando una inversión de USD 4,2 millones (incluido IGV) y un 1,7% de la inversión total comprometida. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 1,5 millones (-17,6%) que corresponden a la APN y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente.

Finalmente, el Concesionario ha presentado incumplimientos en el Tiempo de entrega de la carga fraccionada y sólida a granel, que viene arrastrando desde el 2015, así como en el Tiempo de entrega del contenedor. Sin perjuicio de ello, respecto a los rendimientos de

embarque/descarga de carga a granel y carga fraccionada, en general, el Concesionario ha cumplido con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. 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.

2. A diciembre de 2016, la composición accionarial sigue siendo la misma desde la adjudicación de la concesión.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El contrato para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM (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.

4. La inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, que implican:

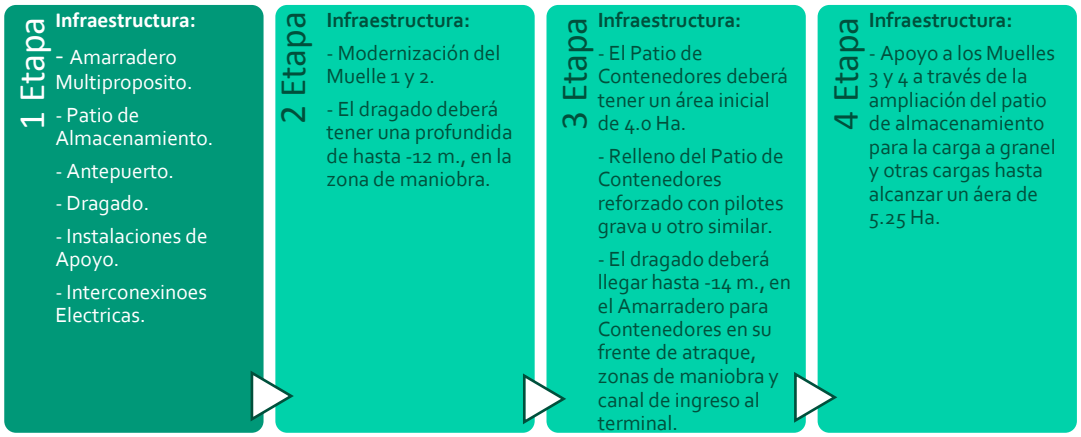


ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto

5. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el TPGSM bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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 TPGSM. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.

9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación[1].

10. El 12 de diciembre de 2016, se firmó la primera adenda al Contrato de Concesión entre el MTC y el Concesionario que tuvo por objeto modificar el Contrato de Concesión, a solicitud de los acreedores permitidos, vinculados al cierre financiero del Contrato de Concesión.

I.3. Área de influencia

11. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPGSM 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 Apurímac[2].

I.4. Principales activos de la Concesión

12. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*[3], el Concesionario está operando con la infraestructura heredada de ENAPU. La infraestructura con la cuenta Terminal Paracas es la siguiente:

- Un muelle de 525 metros.
- Calado de 10,25 metros
- Capacidad de atraque de 3 buques.
- Capacidad de 2,0 millones de toneladas
- 49 puntos + conexiones móviles adicionales para contenedores *reefer*.

13. Adicionalmente, producto de las inversiones realizadas en equipamiento 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

---

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

unidades, Excavadora Sobre Oruga EC250D, Marco metálico con porta uñas para Montacargas y Remontador de 9 m. con pala[4].

I.5. Hechos de importancia

14. A continuación se detalla los hechos más importantes:
    - El 8 de agosto de 2016 se aprobó el certificado de Estudio de Impacto Ambiental – EIA.
    - El 12 de diciembre de 2016 se firmó la Adenda N° 1, para el financiamiento del proyecto de Modernización del TPGSM, a través de la cual se modifica, entre otros temas:
        - La definición de los acreedores permitidos;
        - Se le permite acreditar el financiamiento para Obras en función de la demanda, en el mismo periodo de las Obras Iniciales, esto en el caso del adelanto de inversiones;
        - El inicio de conteo para la primera revisión de tarifas; al respecto, se iniciará el conteo a partir de la culminación de las obras correspondientes a la primera etapa y no a partir del inicio de la explotación de la infraestructura;
        - Se agrega que el valor de la Garantía de Fiel Cumplimiento se actualizará anualmente, de ser el caso, en función de las Obras Iniciales y Obras en función de la demanda.

[4] 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 concesionada; con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. 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 TPGSM, 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 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. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios, líneas navieras y consignatarios de la carga, por lo que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por movilizar en mayor proporción carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalan en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp* y los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre la línea naviera a contratar o sobre qué terminal realizar la descarga o embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.

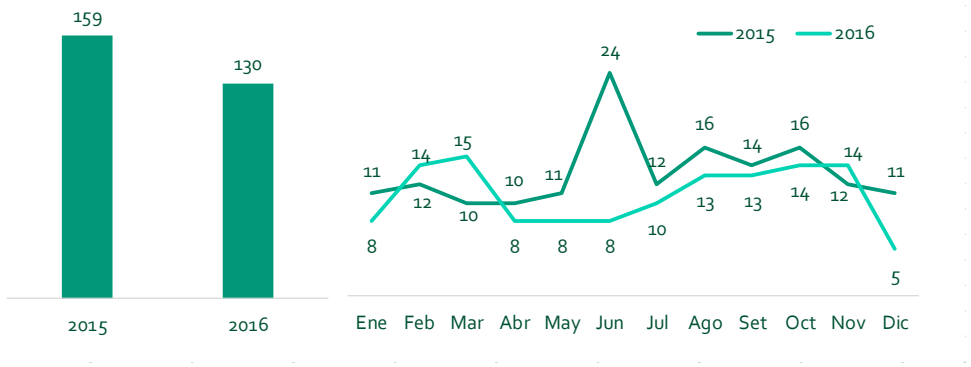
24. En tal sentido, el 2016, los principales clientes del TPGSM serían Corporación Aceros Arequipa S.A. (52,7%), Quimpac S.A. (18,5%), Contilatin del Perú S.A. (9,4%) y Cargill Americas Perú S.R.L. (8,4%).

III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio estándar a la nave

25. En el 2016, el Terminal Paracas atendió 130 naves, cantidad inferior en 29 naves a la cifra registrada el año anterior, lo que representó una reducción de 18,2%. Lo anterior se ha visto reflejado durante casi todos los meses del 2016, esto es, en nueve meses del año 2016 el tráfico de naves fue menor que en el 2015). Adicionalmente, en el año 2016, el máximo número de naves atendidas al mes (15 naves en marzo) fue menor al máximo número de naves atendidas en un mes en el 2015, 24 naves en junio.

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2015 - 2016
(Número de naves)



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

26. Cabe mencionar que del total de naves atendidas, 17 corresponden a naves del tipo pasajeros, número mayor al que se presentó en el 2015, donde se registraron 14 naves. De otro lado, el mayor número naves que se presentaron correspondieron al tipo granelero, las cuales representaron el 53,8% del total de naves atendidas en el 2016.

27. En cuanto a la capacidad de las naves[5], se observó que las naves del tipo graneleros tuvieron menor capacidad en el 2016 respecto al 2015, en promedio. En efecto, el 2015, las naves fueron de 26,7 mil AB, en promedio y en el 2016 este alcanzó los 23,1 mil AB.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

28. Durante el 2016, el Concesionario movilizó 923 TEUs correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó una reducción de 30,6% respecto al año anterior. En particular, en el 2016 no se presentó descarga de contenedores y las operaciones de embarque que se realizaron en su mayoría correspondieron a contenedores de 40 pies. En efecto, de los 468 contenedores movilizados, 455 unidades fueron contenedores de 40 pies.

29. A nivel mensual se observa que las operaciones de embarcación se realizan a partir de agosto, tanto en el 2015 como en el 2016. Ello estaría explicado porque dicha operación se caracteriza ser parte de la cadena de agroexportación de productos como, cebollas, espárragos, uva, paltas, entre otros[6].

GRÁFICO N° 2 : Descarga y embarque de contenedores llenos, 2015 - 2016
(En TEU)

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

30. En efecto, de acuerdo a la información de la Sunat, en el 2016 la mayor exportación por el TPGSM fue la cebolla dulce fresca[7]. En la Región Ica, este producto presenta un periodo de siembra entre febrero y julio[8], con mayor preponderancia en junio de cada año, para a partir de agosto hasta enero realizar el periodo de cosecha, por lo que las exportaciones coinciden con las fechas de cosechas[9].

31. Otro de los productos importantes de exportación –en términos de valor FOB- que se moviliza por el TPGSM son los espárragos[10], estos también presentan un periodo de siembra y cosecha similar a la cebolla fresca, lo que fortalece la explicación de que los

---

5 Medidos en arqueo bruto (AB).
6 http://gestion.pe/economia/empezo-agroexportacion-contenedores-terminal-portuario-pisco-2149562
Visto el 28 de junio de 2016.
7 Las exportaciones de dicho producto se realiza a través de la subpartida arancelaria 0703100000.
8 Ministerio de Agricultura
Ver: http://siea.minag.gob.pe/siea/sites/default/files/calendario_siembras%20_cosechas_pags_1%20al_%2059.pdf
9 En términos de valor FOB, las exportaciones de dicho producto de la Región Ica representaron el 5% de las exportaciones a nivel nacional, en el 2016.
10 A través de la subpartida arancelaria 0709200000 y 0710801000.

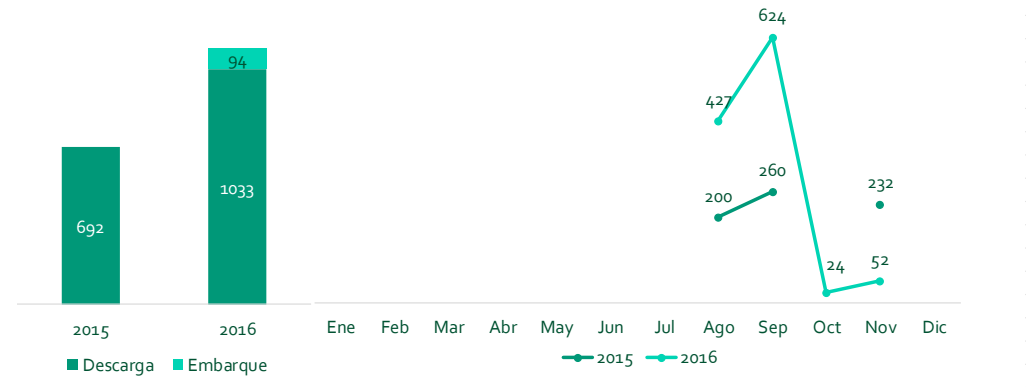
meses de agosto a diciembre son aquellos en los que se moviliza la carga en contenedores.

32. Finalmente, dado que la mayoría de productos que son embarcados en contenedores son perecibles, los contenedores que son utilizados tienen la característica de ser refrigerados.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

33. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2016 se movilizaron 1 127 TEU, lo cual representó una expansión de 62,9% respecto al año anterior. Dicho incremento se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies. Una de las características que se presentó en el 2016, al igual que en el 2015, es la mayor movilización de contenedores vacíos del tipo de 40 pies. Cabe señalar que dicha característica está directamente relacionada con los tipos de contenedores que se utilizan para el embarque de mercancías, que tal como se ha visto la subsección anterior son los contenedores de 40 pies. En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado durante el 2016, se debe demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

GRÁFICO N° 3 : Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2015 - 2016 (En TEU)



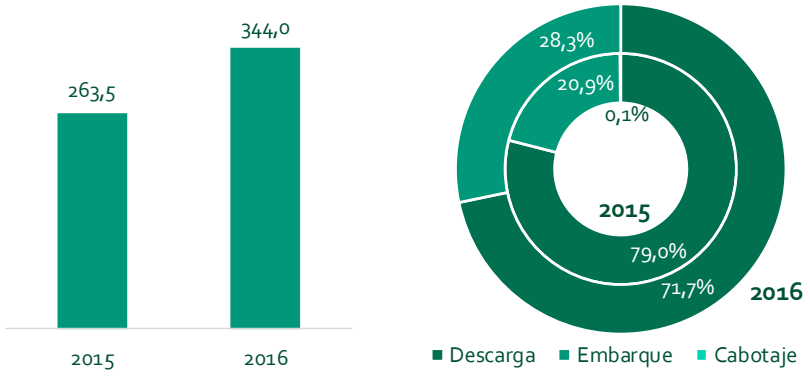
Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

34. En el 2016 Terminal Paracas movilizó 344,0 mil toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga representó un incremento de 30,5% respecto al año anterior, como consecuencia de un incremento en las operaciones de embarque y descarga de mercancía. Dichas operaciones movilizaron 38,6 mil toneladas (+18,5%) y 42,1 mil toneladas (+76,4%) adicionales a las efectuadas en el 2015, respectivamente.

35. De otro lado, la principal operación que se ha realizado en los dos últimos años en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2015 esta operación representó el 79,0% de la carga fraccionada movilizada en dicho año y el 2016 alcanzó el 71,7%.

GRÁFICO N° 4 : Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2015- 2016
(Miles de toneladas)



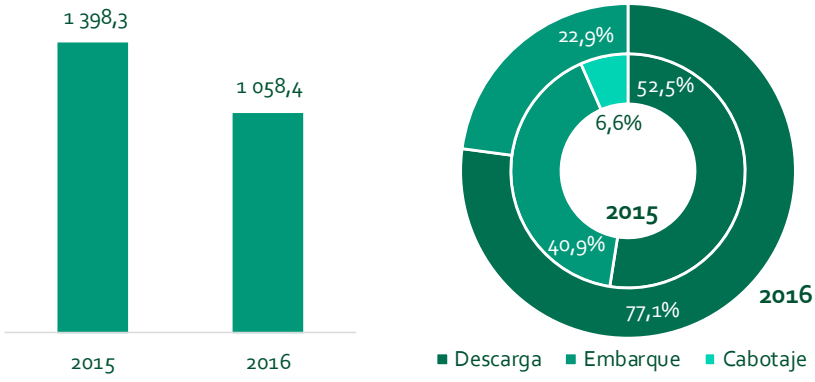
Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

36. En el 2016, el principal producto movilizado es la palanquilla de acero[11] el cual es importado por la empresa Corporación Aceros Arequipa S.A.[12]. Asimismo, los principales países – en términos de valor FOB- desde donde se importaron dichos productos son la Federación Rusa y China.[13]

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

37. El 2016, el tráfico de carga sólida a granel se caracterizó por reducirse en 24,3% respecto al año anterior, alcanzando a movilizar 1,1 millón de toneladas en el referido año. Esto, principalmente, por una reducción en el embarque de este tipo de carga; efectivamente, las operaciones de embarque se redujeron en 57,7%, al pasar de movilizar 572,3 mil de toneladas en el 2015 a 242,1 mil toneladas en el 2016.

GRÁFICO N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2015 - 2016
(Miles de toneladas)



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

38. De otro lado, este tipo de carga se caracteriza por estar concentrada en la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2015 esta operación

---

[11] Este producto es importado bajo las subpartidas arancelarias 7207200000 y 7224900000.
[12] Cabe señalar que dicha empresa cuenta con una planta de producción ubicada en el desierto de Paracas - Ica, en el Km. 241 de la Panamericana Sur. Ver: http://www.acerosarequipa.com/nuestra-planta.html.
[13] Base de datos de la Sunat.

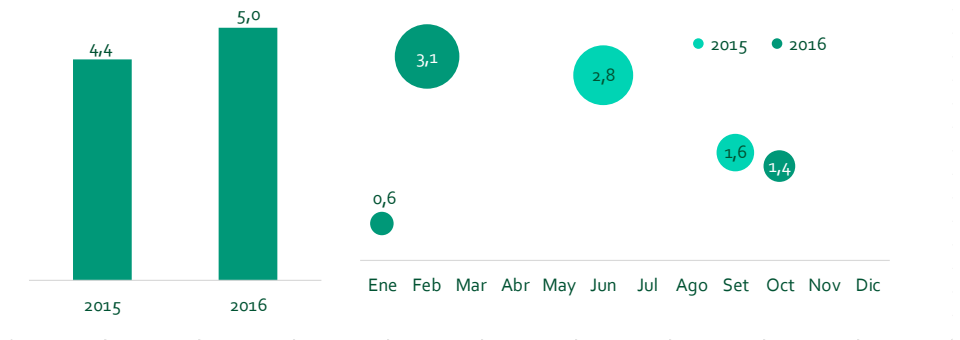
representó el 52,5% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año y en el 2016 alcanzó el 77,1%. Finalmente, cabe señalar que el 2016 no se realizó la operación de cabotaje de este tipo de carga.

39. En cuanto a los productos que se han movilizado más en el 2016, se destacan cuatro (4) productos por su volumen, el maíz amarillo duro, arrabio[14], chatarra ferrosa[15] y la sal solar industrial[16]; estos cuatro productos representaron el 69,6% de la carga sólida a granel movilizada por el TPGSM. Por su parte, la empresa que ha movilizado la mayor cantidad de carga de este tipo es la Corporación Aceros Arequipa S.A. que en el 2016 generó un tráfico que representó el 43,6% del total de carga sólida a granel. Por otro lado, la segunda empresa que movilizó mayor porcentaje de dicho tipo de carga fue Quimpac S.A., la cual a través de la operación de embarque movilizó el 22,5% del total.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

40. En el 2016, la carga líquida a granel movilizada se incrementó en 14,3% respecto al año anterior, pasando de 4,4 mil toneladas a 5,0 mil toneladas. De otro lado, en el año 2016 solo se han realizado operaciones de embarque[17], al igual que lo registrado en el año 2015.

GRÁFICO N° 6 : Descarga y embarque de carga líquida a granel, 2015 – 2016 (Miles de toneladas)



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

41. Adicionalmente, la carga movilizada en el 2016 se caracteriza por estar concentrada en el producto aceite crudo de pescado[18]. La exportación de dicho producto se ha dado por empresas como, Austral Group S.A.A., Corporación Pesquera Inca S.A.C., Pesquera Hayduk S.A., ente otras. Finalmente, el destino de dicho producto ha sido principalmente países europeos como Bélgica, Dinamarca y Noruega[19].

g) Servicio estándar de carga rodante

42. En el 2016 no se movilizó carga del tipo rodante por el TPGSM. Cabe mencionar que el 2015 la carga que se movilizó se hizo solo en junio de dicho año.

---

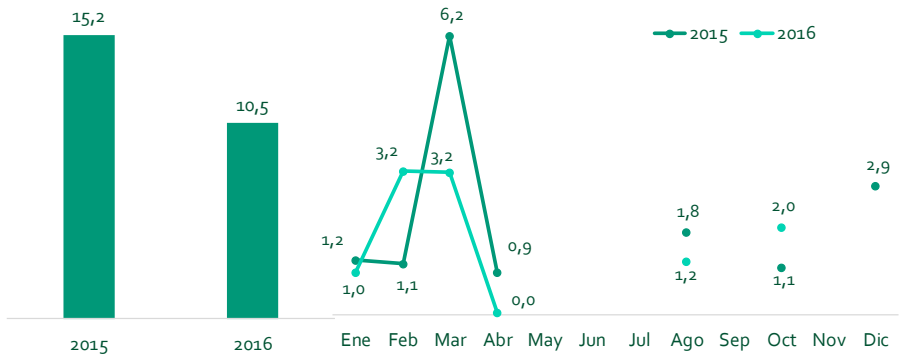
[14] El arrabio es un producto intermedio del proceso de fundición de las menas del hierro tratadas con coque como combustible y caliza como fundente. Se importa a través de la partida arancelaria 7201100000.
[15] Se importa a través de la subpartida arancelaria 7204490000
[16] Exportado bajo las subpartidas arancelarias 2501002000 y 2501009100.
[17] Cabe señalar que esta misma característica se presentó en el 2014.
[18] Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 1504201000.
[19] De la base de datos de Sunat.

h) Servicio estándar de pasajeros

El Servicio Estándar de pasajeros se redujo significativamente en el último año, pasando de 15,2 mil pasajeros en el 2015 a 10,5 mil pasajeros en el 2016, lo cual representó una caída de 31,1% respecto al año anterior. Dicho servicio se caracterizó por presentar solo transporte internacional de pasajeros, al igual que los años 2014 y 2015.

43. Adicionalmente, y tal como se aprecia en el Gráfico N° 8, el tráfico de pasajeros se concentró en los primeros (de enero a abril) y últimos meses del año, pero con la salvedad que, en dichos meses, el tráfico se presentó con menor regularidad; por ejemplo, el 2016 solo hubo tráfico de pasajeros en agosto y octubre. Esta estacionalidad podría estar explicado por ser periodos vacacionales del hemisferio norte, lo cual se evidencia al identificar que la mayoría de naves que recalan en el TPGSM son del tipo crucero.

GRÁFICO N° 7 : Servicio estándar de pasajeros, 2015 - 2016
(Miles de personas)



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

44. En efecto, las siete (7) principales empresas que recalan en el TPGSM corresponden a empresas de cruceros, tales como, Princess Cruise Lines, Holland America Line, Crystal Cruises, Oceania Cruises, NCL (Bahamas LTD, Black Watch cruise LTD y Insgnia Acquisition LLC, que movilizaron el 85,5% del total de personas que llegaron/salieron de dicho terminal. Finalmente, si consideramos por grupo económico, la principal es el grupo Carnival Coporation que en el TPGSM está representada por Princess Cruise Lines (39,0%) y Holland America Line (18,0%), las dos empresas que movilizaron más pasajeros en el 2016.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

45. 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.

46. 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.

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

48. 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.

49. De esta manera, dado que el inicio de la explotación fue en 2014, para el año 2016 las tarifas de los Servicios Estándar se ajustaron en función a la inflación de los EE.UU. Así, y tal como se desprende del Cuadro N° 1, los cambios en las tarifas no superan el 0,835% correspondiente a la inflación. Cabe recordar que el 2015 no se realizaron variaciones en las tarifas[20].

[20] Ver Informe de Desempeño 2015, Concesión del Terminal General San Martin – Pisco.

CUADRO N° 1 : Tarifario de servicios regulados, 2015- 2016 (En USD, sin IGV)			
Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		21/08/2014	07/07/2016
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,54	0,54
Servicio Estádnar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	107,1	107,28
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	121,8	122,01
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	85,68	85,83
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	97,44	97,61
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	85,68	85,83
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	97,44	97,61
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	74,97	75,1
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	85,26	85,4
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	59,97	60,08
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,21	68,33
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	9,98	10
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21	21,04
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,91	4,92
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1	1
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6	6,01

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

50. 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. Precios

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° 2 : Precio de servicios especiales a la nave, 2015- 2016[1/]
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:			
		21/08/2014	07/07/2016	13/10/2016	22/11/2016
Escotillas o tapas de bodegas					
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	140,0	140,24	140,24	141,41
Re-estiba de contenedores					
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	140,0	140,24	107,28	108,18
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	200,0	200,34	122,01	123,03
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	280,0	280,47	160,92	162,26
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	400,0	400,68	183,02	184,55
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos					
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	TEU	Libre	Libre	Libre	Libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	TEU	8,0	8,01	8,01	8,08
Días: 9 - 15 (día o fracción)	TEU	10,0	10,02	10,02	10,1
Días: 16 en adelante (día o fracción)	TEU	15,0	15,03	15,03	15,16
Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo					
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)	TEU	Libre	Libre	Libre	Libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	TEU	8,0	8,01	8,01	8,08
Días: 11 en adelante (día o fracción)	TEU	15,0	15,03	15,03	15,16
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo					
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)	TEU	Libre	Libre	Libre	Libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)				8,01	8,08
Días: 11 en adelante (día o fracción)	TEU	15,0	15,03	15,03	15,16
Contenedores reefer de transbordo					
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies (día o fracción)	Contenedor	70,0	70,12	70,12	70,71
Re-estiba carga fraccionada					
Re-estiba vía nave	Tonelada	15,0	15,03	10,00	10
Re-estiba vía muelle	Tonelada	20,0	20,03	15,00	15
Re-estiba carga Rodante					
Re-estiba vía nave	Tonelada	40,0	40,07	21,04	21,04
Re-estiba vía muelle	Tonelada	53,0	53,09	31,55	31,55
Servicios Especiales en Buques Portacontenedores					
Conexión /desconexión contenedores reefers a bordo	Tonelada	10,0	10,2	10,02	10,1

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.
1/ Cabe señalar que el tarifario para el 2015 fue el mismo que el 2014.

53. Del cuadro anterior, se observa que al tratarse de servicios no regulados, el Concesionario tiene la facultad de realizar cambios en sus precios en la fecha que lo considere conveniente. Así, durante el 2016, se realizaron tres (3) fechas donde se realizaron cambios en uno u otro servicio. El 7 de julio de 2016 se realizaron pequeños incrementos en todos los servicios que se muestran en el Cuadro N° 3, en promedio fue un incremento de 0,2% respecto al 2015.

54. El 13 de octubre de 2016 se realizó la segunda modificación en los precios destacando una reducción importante en los servicios de re-estiba para carga rodante, carga fraccionada y carga rodante. La menor reducción se presentó en el servicio de *re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies* que se contrajo en 23,5% y la mayor disminución se presentó en el servicio de *re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies* que se redujo en 54,3%, ambos respecto al precio presentado en julio del mismo año.

55. La última modificación en los precios que realizó el Concesionario fue en noviembre de 2016, la cual se caracterizó por un pequeño incremento en la mayoría de servicios, que en promedio alcanzó un 0,8%, respecto al tarifario de octubre de 2016.

56. De forma similar, los precios de los servicios no regulados en función a la carga han presentado más de un ajuste durante el año 2016. Así, en julio de 2016 se presentó la primera variación de algunos servicios; variación que representó un incremento poco significativo, no mayor al 0,2% respecto al año anterior.

57. Un segundo incremento se realizó en noviembre de 2016, el cual fue mayor al presentado en julio de ese mismo año, pero igual poco significativo, toda vez que el máximo incremento alcanzó el 1,0%.

CUADRO N° 3 : Precio de servicios especiales en función a la carga, 2015- 2016[1/]
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de		
		21/08/2014	07/07/2016	22/11/2016
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores				
Importación/exportación llenos 48 horas	TEU/Día o fracción	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	TEU/Día o fracción	20,00	20,03	20,20
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	30,00	30,05	30,30
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	42,00	42,07	42,42
Movimiento extra de contenedores en patio				
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	75,00	75,13	75,76
Contenedor reefer				
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor	70,00	70,12	70,71
Retirada/colocación gensets	Contenedor	25,00	25,04	25,25
Pesaje extraordinario				
De contenedores	Contenedor / operación	20,00	20,03	20,20
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,00	5,01	5,05
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal				
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	120,00	120,20	121,20
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	180,00	180,31	181,82
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	100,00	100,17	101,01
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	120,00	120,20	121,20
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	18,00	18,03	18,18
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	25,00	25,04	25,25
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada				
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,00	1,00	1,01
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,50	1,50	1,51
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,00	2,00	2,02
Movimientos extras	Tonelada o m3	7,50	7,51	7,57
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,00	5,01	5,05
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos no alimentarios				
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,30	0,30	0,30
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos "limpios"				
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,30	0,30	0,30
Servicios especiales carga rodante				
Uso aérea - 48 horas		Libre	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	25,00	25,04	25,25
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,00	10,02	10,10
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	7,50	7,51	7,57
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	25,00	25,04	25,25

Fuente: Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.
1/ Cabe señalar que el tarifario para el 2015 fue el mismo que el 2014.

58. Sin perjuicio de lo anterior, es importante resaltar que desde el inicio de la explotación del TPGSM por parte de Terminal Paracas los precios de los servicios de uso de área operativa vinculados a carga del tipo sólida a granel no han sufrido variación alguna, manteniendo el precio originalmente establecido. Dicha circunstancia podría estar explicada por una mayor presión competitiva en la prestación de este servicio, toda vez que, a diferencia de la carga en contenedores, el poder de decisión por parte de los consignatarios de la carga que embarcan/descargan carga sólida a granel es mayor. Para

este tipo de productos el consignatario contrata el transporte bajo la modalidad *tramp* por lo que puede decidir en qué terminal recala la nave.

IV.3. Cargos de Acceso

59. 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 practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

CUADRO N° 4 : Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2015- 2016

Empresas	Desde	Hasta	Renovación	Monto (USD)
		Remolcaje		
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 1	112,55
Petrolera Transoceanica S.A.C.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 1	112,55
		Practicaje		
Trabajos Marítimos S.A.	01/04/2016	31/03/2017	Adenda N° 1	0,00
Prácticos Marítimos S.A.	24/11/2016	24/11/2017	Adenda N° 2	0,00

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

60. Durante el 2016, se renovaron cuatro (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 el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

61. Como se ha mencionado las inversiones en infraestructura se han dividido en cuatro etapas, la primera señalada como Obras iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:

- Construcción y modernización de los Amarraderos 3 y 4.
- Relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, será reforzado con pilotes de grava y otra alternativa técnica.
- Construcción del área del antepuerto que garantice, mínimo de 1 Ha.
- Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad de menos doces (-12) metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de ingreso.
- La remodelación del edificio administrativo y las instalaciones par al Aduana /SUNAT y otros que corresponda.

62. Asimismo, las inversiones también comprenden la adquisición de equipos los cuales están comprendidos en dos fases. La fase preliminar que señala que, el concesionario debe como mínimo contar con un tractor de puerto, dos montacargas (uno de 20 toneladas y otro de 40 toneladas) y tres (3) vagonetas de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos (2) grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gráneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.

63. Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, para la Etapa 2 las inversiones consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá tener una longitud de 350 metros y ancho de 36 metros, con capacidad para soportar grúas pórticos preparadas para 14 metros de dragado y, (ii) trabajos de dragado para llegar a una profundización de hasta 12 metros, como mínimo, en la zona de maniobra. En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con una (1) grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres (3) chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro. Estos requerimientos se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas por año.

64. En la Etapa 3 las inversiones están comprendidas en mejoras del amarradero para contenedores, tales como que el patio de contenedores deberá tener un área inicial de 4,0 Ha., cuyo relleno deberá estar reforzado con pilotes grava y otro similar. En cuanto a la inversión en equipo, se debe contar con una grúa pórtico, dos (2) grúas RTG, dos (2) *Reach-Stacker* con capacidad de elevar contenedores de 45 toneladas en pilas de 5 en la primera fila, tres (3) chasis de contenedores de 45 pies y un (1) elevador de contenedores para vacíos para aplicar como mínimo 5 niveles de altura. Dichas inversiones deben ser comprendidas cuando el terminal alcance una demanda de 60 milTEU anuales.

65. Finalmente, la Epata 4 se activa cuando el TPGSM alcance una demanda de 225 mil Toneladas por año de granos limpios y comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras carga hasta alcanzar un área de 5,25 Ha. Respecto al equipamiento, este consiste en un sistema automatizado de descarga de gráneles sólidos limpios (absorbente, faja transportadora y silo) u otra inversión

alternativa que permita el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad exigidos para esta etapa.

66. Al cierre del 2016, las inversiones reconocidas acumuladas fueron de USD 4,2 millones (incluido IGV), de las cuales en el 2016 se reconocieron inversiones por un monto igual a USD 3,0 millones (incluido IGV). La inversión reconocida acumulada representó el 1,7% de la inversión total comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión.

V.2. Pagos al Estado

67. 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 TPGSM. 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.

68. 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 2015- 2016
(Miles de Soles)

Concepto	2015	2016
Aporte por regulación	412,1	371,9
Retribución al Estado	1 385,8	1 110,2
Total	**1 797,9**	**1 482,1**

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

69. El pago realizado por ambos conceptos en el 2016, alcanzó los S/. 1,5 millones, monto 17,6% inferior que el pagado del año anterior.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

70. El Anexo 3 del Contrato de Concesión establece 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 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, 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.

71. El cuadro a continuación presenta los niveles de servicios y productividad que están vinculados al tiempo de demora por operación que debe cumplir el Concesionario. La forma de cumplimiento se debe dar en promedio trimestral y por operación individual, como se observa a continuación.

CUADRO N° 6 : Tiempo por operación a la nave y a la carga

Indicadores de niveles de servicio y productividad	Requerimiento Trimestral: Máximo 20 minutos (En minutos)						
	Mar/May 2015	Jun/Ago 2015	Sep/Nov 2015	Dic/Feb 2016	Mar/May 2016	Jun/Ago 2016	Sep/Nov 2016
Inicio de operaciones comerciales de la nave	6	9	7	6	6	5	5
Desatrque de la nave	14	21	18	14	17	17	10
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel	**90**	**96**	**78**	**35**	**37**	**33**	**29**
Recepción de contenedores	S.O.	**23**	17	17	S.O.	18	17
Entrega del contenedor	S.O.	**99**	**54**	**50**	S.O.	**42**	**38**
Indicadores de niveles de servicio y productividad	**Requerimiento Individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)**						
	Mar/May 2015	Jun/Ago 2015	Sep/Nov 2015	Dic/Feb 2016	Mar/May 2016	Jun/Ago 2016	Sep/Nov 2016
Inicio de operaciones comerciales de la nave	0	0	**19**	0	0	0	0
Desatrque de la nave	**1**	**6**	0	**2**	0	0	0
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel	**4478**	**9666**	**6660**	**3107**	**4961**	**4688**	**3403**
Recepción de contenedores	S.O.	**12**	**36**	**11**	S.O.	**9**	**27**
Entrega del contenedor	S.O.	**51**	**296**	**66**	S.O.	**88**	**201**

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.
S.O.: sin operación.

72. El cuadro anterior muestra que, respecto al requerimiento trimestral, durante el 2016, el Concesionario cumplió con los niveles establecidos en tres indicadores: *Inicio de operaciones comerciales de la nave*, *Desatraque de la nave* y *Recepción de contenedores*. Respecto a los dos primeros, dicho resultados también se presentaron durante el 2015.

73. En contraste con lo anterior, existieron dos indicadores (Tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel y, Tiempo de entrega del contenedor) en los que no se cumplió con niveles establecidos, lo cual también se observó en el 2015.

74. Respecto al Requerimiento individual se destaca, por el mayor número de trimestres de cumplimiento, el *Tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave*, que durante el 2016 no se presentó ningún incumplimiento. En oposición a lo anterior, el indicador *Tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel* presentó el mayor número de operaciones en los que se incumplieron con el tiempo máximo de operación. En esa misma línea, los indicadores de *Tiempo de recepción de contenedores* como *Tiempo de*

entrega de contenedor también presentaron niveles mayores al tiempo máximo establecido contractualmente.

75. Cabe mencionar que dentro del Requerimiento individual se encuentra el indicador *Tiempo de recepción y entrega continua* que debe demorar como máximo 20 minutos. Al respecto no se ha presentado operaciones vinculados a este indicador por lo que no existe información al respecto.

76. De otro lado, el Cuadro N° 5 presenta los niveles de rendimientos que ha presentado el Concesionario durante el 2015 y 2016. En general se puede mencionar que durante el 2016 se ha cumplido con los niveles establecidos en el Contrato de Concesión, salvo en el primer trimestre del 2016 del indicador carga líquida, en la que se obtuvo un rendimiento de 80,06 toneladas por hora.

CUADRO N° 7 : Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada
(En toneladas/hora)

Indicadores de niveles de servicio y productividad	Requerimiento	3 Trimestre Mar/May 2015	4 Trimestre Jun/Ago 2015	5 Trimestre Sep/Nov 2015	6 Trimestre Dic/Feb 2016	7 Trimestre Mar/May 2016	8 Trimestre Jun/Ago 2016	9 Trimestre Sep/Nov 2016
Rendimiento de embarque y descarga de carga a granel								
Carga Líquida	**Mínimo 140**	S.M.	**69,73**	**94,13**	**80,06**	S.M.	S.M.	149,42
Carga Sólida (sal)	**Mínimo 800**	874,35	820,2	890,12	937,64	1251,56	824,52	1225,97
Carga Sólida (granos)	**Mínimo 200**	**167,71**	202,67	295,99	369,09	307,86	311,39	298,97
Carga Sólida (chatarra)	**Mínimo 200**	251,59	215,63	206,37	203,82	280,64	297,49	298,9
Carga Sólida (Hierro)	**Mínimo 200**	471,56	505,09	417,04	S.M.	464,01	430,38	457,01
Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada								
Fierro	**Mínimo 150**	81,37	112,59	S.M.	S.M.	105,33	173,8	204,1
Tubos de acero	**Mínimo 150**	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
Fertilizantes	**Mínimo 130**	**116,2**	S.M.	S.M.	186,54	184,81	211,91	259,64
Palanquilla	**Mínimo 250**	S.M.	S.M.	291,35	303,59	262,64	303,15	420,2
Harina de pescado	**Mínimo 40**	S.M.	**38,38**	70,59	S.M.	115,69	S.M.	S.M.

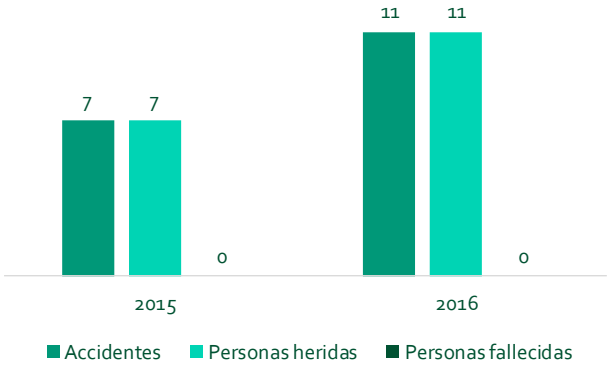
Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.
S.M.: sin movimiento.

77. Finalmente, cabe mencionar que también existen indicadores de rendimiento para carga rodante que el Concesionario de cumplir. Así, para carga rodante del tipo liviano, mediano y pesado se debe embarcar/descarga con un mínimo de 80, 30 y 15 unidades por hora, respectivamente. Sin embargo, dado que no existe movimientos sobre la referida carga no se puede identificar su cumplimiento.

VI.2. Accidentes

78. En el 2016, Terminal Paracas ha presentado once (11) accidentes, número mayor al presentado en el 2015 (7). Este número de accidentes, al igual que el 2015, generaron un número similar de personas heridas y ninguna persona fallecida. Cabe mencionar que al no haber ningún accidente con fatalidad se puede mencionar que la totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.

GRÁFICO N° 8 : Número de accidentes en el terminal, 2015- 2016



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

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

79. En cuanto al número de reclamos que se le hicieron al Concesionario, el 2016 se presentaron dos reclamos por concepto de diferencia de pesos y el otro por facturación, el primero de ellos se declaró inadmisible y el segundo fue resuelto infundado. Finalmente, respecto a los procedimientos sancionadores y penalidades no se ha identificado alguno durante dicho año.

VII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2016 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- La cantidad demandada por los servicios estándar a la nave movilizó 130 naves lo cual significó 29 naves menos que el año anterior, producto de una reducción en el recalado de naves del tipo granelera. Sin perjuicio de ello, este tipo de naves siguió representando el mayor número de naves atendidas. En esa misma línea, el servicio estándar de carga en contenedores llenos y de sólida a granel también presentó reducciones. El primero de ellos, medidos en TEU, se redujo en 30,6% respecto al año anterior, explicado principalmente por una reducción en las exportaciones de productos de agrarios, lo cual explica también que la movilización de contenedores llenos sea desde agosto a diciembre de cada año, coincidiendo con los periodos de cosecha de dichos productos.

- La carga sólida a granel presentó una reducción de 24,3% derivado de una reducción en las operaciones de embarque que se redujeron en 57,7%. Sin perjuicio de ello, la principal operación que se ha presentado en los últimos años es la operación de descarga, en particular, se descargaron productos como maíz amarillo duro, arrabio, chatarra ferrosa, entre otros. El principal importador en el 2016 fue Corporación Aceros Arequipa S.A.

- En contraste con los anteriores tipos de carga, el servicio estándar para carga fraccionada y líquida a granel han presentado incrementos en el 2016. El primero tuvo una expansión del 30,5%, respecto al año anterior, principalmente por un mayor dinamismo en la importación de productos como palanquilla de acero, que luego serán procesados en productos como barras de acero y otros vinculados a la construcción. Por su parte, la carga líquida a granel tuvo un incremento del 14,3% motivado por mayores exportaciones del aceite crudo de pescado. Esta última carga, ha presentado la característica de solo realizar operaciones de embarque. Finalmente, en el 2016, no se realizaron operaciones para carga rodante y el tráfico de pasajeros se redujo en 31,1% derivado de un menor número de turistas que llegan o salen a través de naves del tipo cruceros.

- Las tarifas de los servicios estándar presentaron un ajuste, en julio del 2016, no mayor al 0,835% correspondiente a la inflación de los EE.UU. Por su parte, los precios de los servicios no regulados han presentado hasta tres cambios durante el 2016, los cuales se caracterizan porque algunos servicios vinculados en función a la nave han presentado reducción de hasta 54,3% (*re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies*), en cambio, los servicios especiales no regulados en función a la carga han presentado incrementos continuos, aunque estos no fueron mayores al 1%. En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron cuatro (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 el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.

- Al 2016, Terminal Paracas alcanzó un nivel de cumplimiento de 1,7% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión que comprende a compras de maquinarias y equipos correspondientes a distintas etapas de la concesión. Por otro

lado, los pagos al Estado presentaron una reducción de 17,6%; comprendidos entre pagos a la Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.

Se firma la Adenda N° 1 que modifica, entre otros temas, la definición de los acreedores permitidos, el periodo del financiamiento para las Obras en función de la demanda, la fecha de inicio del conteo para la primera revisión de tarifas, y se incorpora la actualización anual de la Garantía de Fiel Cumplimiento.

- En cuanto a los niveles de servicios y productividad alcanzados por el Concesionario, durante el 2016, se observó que los indicadores relacionados a los rendimientos de embarque/descarga de carga, se cumplió en general, salvo por el primer trimestre para la carga liquida a granel, lo cual representó un mejora respecto al año anterior. Sin embargo, los indicadores relacionados al tiempo de las operaciones se observa un similar comportamiento al 2015, un alto número de incumplimientos para el indicador *Tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel*, aunque esta se ha reducido, en promedio, respecto al 2015 (tanto en el Requerimiento individual como trimestral), y un cumplimiento para el *Tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave* y *Tiempo de desatraque de la nave*.

- Durante el 2016, Terminal Paracas presentó once (11) accidentes, cuatro (4) accidentes más que en el 2015, e igual número de personas heridas. En cuanto al número de reclamos, se presentaron solo dos reclamos por diferencia de pesos y facturación, respectivamente, siendo declarados inadmisible e infundado, respectivamente.

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
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.	Cláusula 4.1. (p. 40)
4	Factor de competencia	▪ Primer factor de competencia: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ Segundo factor de competencia: Mayor Inversión Complementaria Adicional.	Bases del Concurso
5	Adendas	**Adenda 1:** 12 de diciembre de 2016 Modifica aspectos referidos al cierre financiero del contrato de concesión.	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9. (p. 33)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 31)
8	Capital mínimo	USD 14 000 000,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 37)
9	Garantías a favor del concedente	El Concesionario entregará al Concedente una Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato 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 las 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)
10	Garantías del Concedente	El Concedente garantiza al concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 77)

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.**
11	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)
12	Compromiso de inversión	Inversión referencial (sin IGV): Etapa 1: USD 53 millones Etapa 2: USD 29 millones Etapa 3: USD 38 millones Etapa 4: USD 11 millones **Total: USD 131 millones** Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	**Obras iniciales:** - Correspondientes a la Etapa 1, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. **Obras en función a la demanda:** - Etapa 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año. - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 225 miles de toneladas de granos limpios (granos comestibles).	Anexo 9
14	Cierre financiero	El Concesionario tendrá un plazo máximo de sesenta (60) días calendario de aprobado el EIA y el expediente técnico, para acreditar ante el Concedente que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de la totalidad de las obras iniciales.	Cláusula 6.32 (p. 61)
15	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: - De conciencia. • De derecho: i) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00. • Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.**
16	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)
17	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)
18	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: a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y b) El recalculo 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)

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.**
19	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)
20	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)
21	Niveles de servicio y productividad	▪ 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 (Promedio Trimestral)</u>: ○ Granel Líquido: 140 t/h ○ Granel Sólido – Sal: 800 t/h	Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.**
		○ Granel Sólido – Granos, Chatarra, Hierro (pellets): 200 t/h ○ Fraccionada – Fierro (varillas), Tubos de acero: 150 t/h. ○ Fraccionada – Harina de pescado: 40 t/h. ○ Rodante – Livianos: 80 unidades/hora ○ Rodante – Medianos: 30 unidades/hora ○ Rodante – Pesados: 15 unidades/hora Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.	
22	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 tarifaría 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)
23	Tarifas	▪ Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la concesión: ▪ <u>Servicios a la Nave</u>: - Por metro-eslora por hora: USD 0,54 ▪ <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional</u>: - Contenedor lleno de 20": USD 119,00 - Contenedor lleno de 40": USD 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): USD 12,80 - Carga Rodante (Tm): USD 21,00 - Carga Sólida a Granel (Tm): USD 6,30 - Carga Líquida a Granel (Tm): USD 1,00 - Pasajeros (Por pasajero): USD 6,00 • <u>Servicio de cabotaje</u>: - Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb. /Desc. Internacional	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
24	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 II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario General San Martín	
Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Periodo:	2014-2016

a.Tráfico				
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016
Naves atendidas	**Unidades**	47	159	130
Carga total atendida	**Toneladas**	669 036	1 692 488	1 239 577
Carga por tipo de operación:				
Exportación	**Toneladas**	358 603	650 915	356 047
Importación	**Toneladas**	310 143	949 322	1 063 065
Cabotaje	**Toneladas**	250	92 250	-
Transbordo	**Toneladas**	40	-	-
Carga por tipo de producto:				
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016
Contenedorizada	**Toneladas**	-	16 661	11 684
Fraccionada	**Toneladas**	60 569	263 510	344 009
Graneles líquidos	**Toneladas**	1 459	4 410	5 041
Graneles sólidos	**Toneladas**	607 007	1 398 275	1 058 379
Rodante	**Toneladas**	-	9 631	-
Contenedores	**Unidades**	-	1 011	1 044
Contenedores	**TEU**	-	2 022	2 050

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación (e)

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Wilmer Zela Moraya