



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal General San Martín -
Pisco

2017

**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
I.1. Composición del Concesionario	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de influencia	7
I.4. Principales activos de la Concesión	7
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	9
II.1. Servicios estándar	9
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	10
III.1. Principales clientes	10
III.2. Evolución del tráfico	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de Acceso	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	23
V.1. Inversiones	23
V.2. Pagos al Estado	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	25
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	25
VI.2. Accidentes	27
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades	27
VIII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO	28
VII. CONCLUSIONES	29
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	31
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	36

CUADROS

CUADRO N° 1 : Tarifario de servicios regulados, 2016- 2017	18
CUADRO N° 2 : Precio de servicios especiales a la nave, 2016- 2017	19
CUADRO N° 3 : Precio de servicios especiales en función a la carga, 2016- 2017	20
CUADRO N° 4 : Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2016- 2017	22
CUADRO N° 5: Pagos al Estado 2016- 2017	24
CUADRO N° 6 : Tiempo por operación a la nave y a la carga	25
CUADRO N° 7 : Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada	26

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2016 - 2017	11
GRÁFICO N° 2 : Descarga y embarque de contenedores llenos, 2016 - 2017	12
GRÁFICO N° 3 : Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2016 - 2017	13
GRÁFICO N° 4 : Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2016- 2017	13
GRÁFICO N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2016 - 2017	14
GRÁFICO N° 6 : Descarga y embarque de carga líquida a granel, 2016 – 2017	15
GRÁFICO N° 7 : Servicio estándar de pasajeros, 2016 - 2017	16
GRÁFICO N° 8 : Número de accidentes en el terminal, 2016- 2017	27
GRÁFICO N° 9 : Evolución de los ingresos del Concesionario, 2016- 2017	28

ILUSTRACIÓN

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

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) para el año 2017. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

El Terminal Portuario Paracas S.A. (Concesionario o Terminal Paracas), suscribió el 21 de julio de 2014 con el Ministerio de Transporte y Comunicación un Contrato de Concesión 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 los consignatarios de la carga, en particular, el 2017 el principal cliente fue Corporación Aceros Arequipa S.A. y Quimpac S.A.

La cantidad demandada por los servicios estándar, han mostrado diversos resultados. Así, el tráfico de naves presentó un incremento de 32,3%, la descarga o embarque de carga en contenedores llenos tuvo una expansión de 433,3%, el servicio estándar vinculado a la carga sólida a granel se incrementó en 25,8%. En contraste con lo anterior, los servicios estándar relacionados con la carga fraccionada, líquida a granel y pasajeros presentaron reducciones de 28,8%, 33,3% y 22,2% respectivamente.

La tarifa de la mayoría de los servicios regulados se ha incrementado respecto al 2016. Dicho incremento no superó el 1,73% por ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. Por su parte, los contratos de acceso fueron renovados, vía adendas, con los proveedores que tenían acceso el 2016 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 remolaje fue de cero dólares. Adicionalmente, se realizó un nuevo contrato para la prestación del servicio practicaje.

En cuanto a los servicios no regulados presentaron hasta tres fechas en las cuales se presentaron movimientos de precios, sin embargo, los mayores incrementos no superaron el 2,0%, respecto al 2016. Asimismo, en el 2017 se prestaron diecisiete (17) nuevos servicios.

Las inversiones realizadas por el Concesionario durante el 2017 se concentraron en la adquisición de equipos, toda vez que recién el 4 de enero de 2017 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 2017 fue de USD 295,4 miles (incluido IGV) acumulando una inversión de USD 4,5 millones (incluido IGV) y un 1,8% de la inversión total comprometida. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/ 1,8 millones (23,3%) que corresponden a la APN y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente.

El Concesionario ha presentado incumplimientos en el Tiempo de entrega de la carga fraccionada y sólida a granel, que viene arrastrando desde el 2016, así como en el Tiempo de

entrega del contenedor. Sin perjuicio de ello, respecto a los rendimientos de embarque/descarga de carga sólida y líquida a granel y carga fraccionada, en general, el Concesionario ha cumplido con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

Finalmente, los ingresos del Concesionario se incrementaron en un 27,5% respecto al año anterior, producto de un mayor dinamismo del terminal portuario y la prestación de nuevos servicios especiales no regulados.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

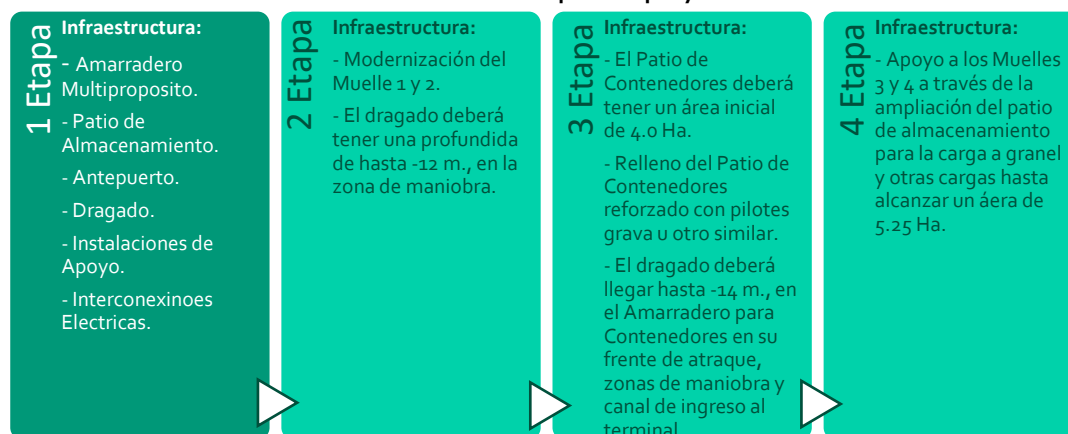
I.1. Composición del Concesionario

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 2017, 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 monoproyecto; 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 practica y remolaje, 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 regulación¹.
10. Finalmente, el 4 de enero de 2017, se suscribió la primera adenda para la modificación del Contrato de Concesión, a solicitud de los acreedores permitidos, vinculados al cierre financiero del referido contrato. Las causas están referidas a la definición de Agente Administrativo y De Garantías la cual era limitada para los Acreedores Permitidos en su propósito de obtener créditos sindicados, el adelanto de obras en función de la demanda implicaba mayor financiamiento y en el procedimiento de revisión de tarifas, entre otras. En particular, se modifica las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25, 9.2.1.1, 9.3.3.1, 12.4, 14.1.3(0), 14.3.1.3, 14.3.3, 14.3.5, 14.11 y 14.13 e incorporar las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y Anexo 11-A.

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 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 Apurímac².

I.4. Principales activos de la Concesión

12. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*³, el Concesionario inició operaciones con la infraestructura heredada de ENAPU. Esta correspondió, entre otras, a:
 - Un muelle con cuatro (4) amarraderos de 175 metros cada uno, de los cuales el amarradero 3 y 4 se encuentran en mal estado.
 - Calado de los amarrados 1 y 2 corresponde a 10,5 y 10,0 metros.
 - Dos almacenes de 3,174 m² cada uno, en mal estado.
 - Diez (10) zonas de almacenamiento de 73,897 m² en total, de las cuales ocho (8) se encuentran en mal estado.

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.

13. Adicionalmente, producto de las inversiones realizadas en equipamiento, el Concesionario cuenta con dos (2) Portacontenedor Full Terex FTC 45H, un Reach Stacker 45 toneladas, dos (2) Tractor de puerto YT 182 4x2, tres (3) Corner Less – Semitrailer 45, tres (3) montacargas, cuatro (4) cargador frontal, un marco y una barra de Izaje, entre otras⁴.

⁴ Plan de negocios del Concesionario del 2018.

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 practica 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

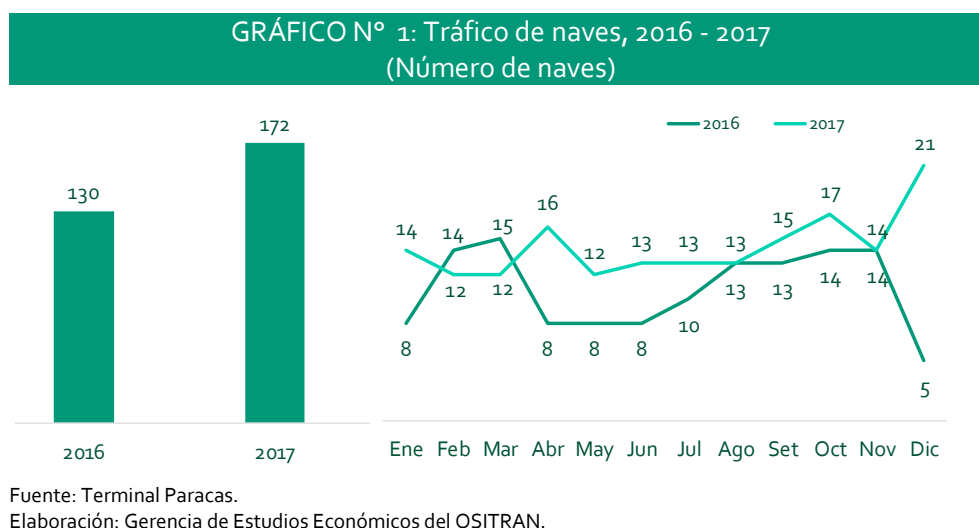
III.1. Principales clientes

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 recalán 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 2017, los principales clientes del TPGSM serían Corporación Aceros Arequipa S.A., Quimpac S.A., entre otros.

III.2. Evolución del tráfico

a) Servicio estándar a la nave

25. En el 2017, el Terminal Paracas atendió 172 naves, cantidad superior en 42 naves a la cifra registrada al año anterior, lo que representó un aumento de 32,3% respecto al año anterior. Durante 2017, el máximo número de naves atendidas en un mes fue de 21 naves y ocurrió en el mes de diciembre, siendo este el segundo mayor número de naves atendidas en un mes desde que el Terminal Paracas inició sus operaciones en el 2014.



26. Cabe mencionar que, del total de naves atendidas, 15 corresponden a naves del tipo pasajeros, número menor al que se presentó en el 2016, año en que se registraron 17 naves. De otro lado, el mayor número naves que se presentaron correspondieron al tipo granelero, las cuales representaron el 50,5% del total de naves atendidas en el 2017.
27. En cuanto a la capacidad de las naves⁵, se observó que las naves del tipo graneleros tuvieron, en promedio, mayor capacidad en el 2017 respecto al 2016. En efecto, el 2016, las naves fueron de 23,1 mil AB, en promedio y en el 2017 este alcanzó los 24,2 mil AB.

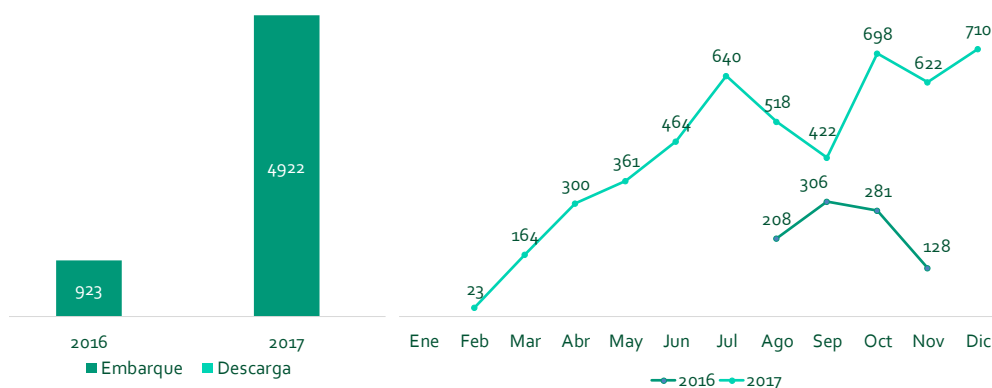
b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

28. Durante el 2017, el Concesionario movilizó 4 922 TEUs (equivalentes a 2 467 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó una expansión de 433,3% respecto al año anterior. En particular, en el 2017 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 2 467 contenedores movilizados, 2455 unidades fueron contenedores de 40 pies.

⁵ Medidos en arqueado bruto (AB).

29. A nivel mensual se observa que, a diferencia del año anterior, las operaciones de embarcación se realizan en todo el año. Ello estaría explicado por el aumento de las exportaciones de productos que forman parte de la cadena de agroexportación, tales como: cebollas, uvas, paltas, entre otros.

**GRÁFICO N° 2 : Descarga y embarque de contenedores llenos, 2016 - 2017
(En TEU)**



Fuente: Terminal Paracas.

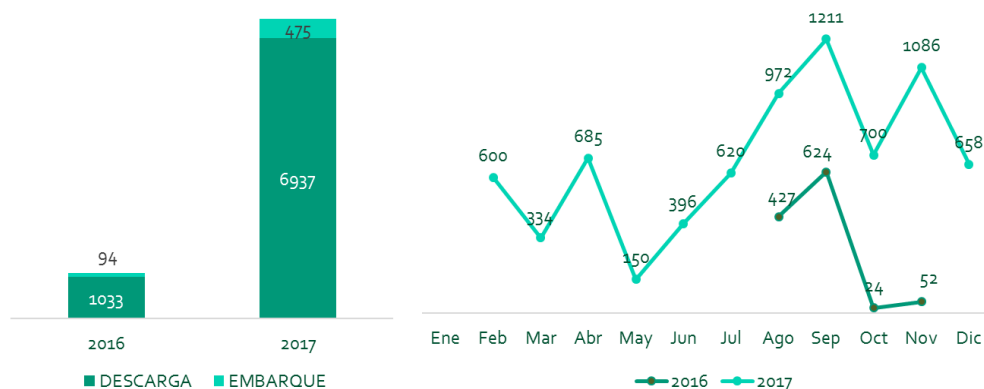
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

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

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

31. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2017 se movilaron 7 412 TEU (equivalente a 3 739 contenedores), lo cual representó una expansión de 557,7% respecto al año anterior. Dicho incremento se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, en el 2017 se descargaron 3 441 de este tipo de contenedores que representó un incremento de 578,7% respecto al 2016.
32. Una de las características que se presentó en el 2017, al igual que en el 2016, es la mayor movilización de contenedores vacíos del tipo de 40 pies, los cuales se utilizan comúnmente para el embarque de mercancías. En efecto, en la medida que el número de contenedores llenos de 40 pies descargados no son suficientes para cubrir la demanda de este tipo de contenedores para su embarque, se tendrá que demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

**GRÁFICO N° 3 : Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2016 - 2017
(En TEU)**



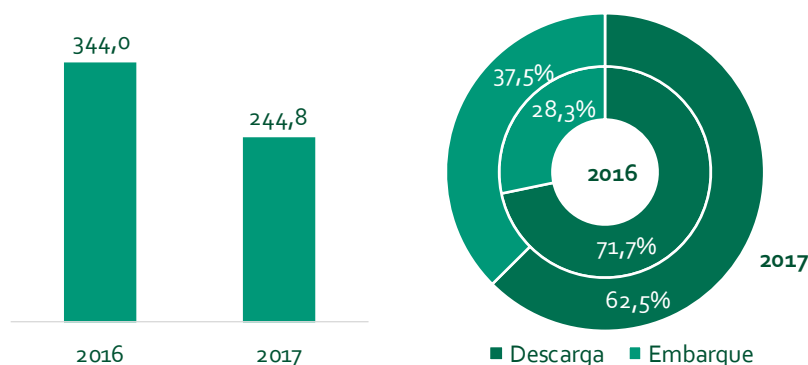
Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

33. En el 2017, el Terminal Paracas movilizó 245,0 mil toneladas de carga bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga representó una disminución de 28,8% respecto al año anterior, debido a que las operaciones de embarque y descarga de mercancías se redujeron 5,6% y 38,0% respecto al año 2016, respectivamente.
34. De otro lado, la principal operación que se ha realizado desde el inicio de la explotación, en este tipo de carga, es la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, los años 2015, 2016 y 2017 esta operación representó el 79,0%, 71,7% y 62,5% del total movilizado, respectivamente.

**GRÁFICO N° 4 : Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2016- 2017
(Miles de toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

35. En el 2017, el principal producto movilizado es la palanquilla de acero⁶ el cual es importado por la empresa Corporación Aceros Arequipa S.A.⁷. Asimismo, los principales

⁶ Este producto es importado bajo las subpartidas arancelarias 7207200000 y 7224900000. En particular, en el 2017 se importó solo bajo la subpartida 7224900000.

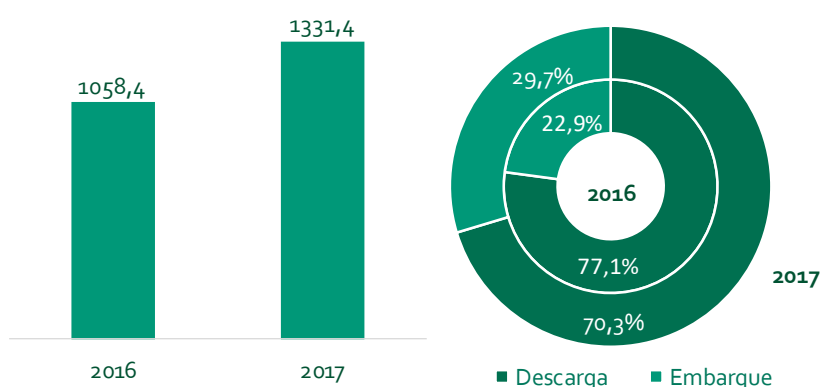
⁷ Cabe señalar que dicha empresa cuenta con una planta de producción ubicada en el desierto de Paracas - Ica, en el Km. 241 de la Panamericana Sur. Ver: <http://www.acerosarequipa.com/nuestra-planta.html>.

países – en términos de valor FOB- desde donde se importaron dichos productos son la Federación Rusa y China.

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

36. El 2017, el tráfico de carga sólida a granel se caracterizó por aumentar en 25,8% respecto al año anterior, alcanzándose a movilizar 1,3 millones de toneladas en el referido año. Esto, principalmente, por un incremento en el embarque de este tipo de carga; efectivamente, las operaciones de embarque se expandieron en 63,1%, al pasar de movilizar 242,1 mil de toneladas en el 2016 a 394,9 mil toneladas en el 2017.

GRÁFICO N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2016 - 2017
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

37. De otro lado, este tipo de carga se caracteriza por estar concentrada en la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2016 esta operación representó el 77,1% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año y en el 2017 alcanzó el 70,3%.
38. En cuanto a los productos que se han movilizado más en el 2017, se destacan cuatro (4) productos por su volumen, el maíz amarillo duro, arrabio⁹, chatarra ferrosa⁹ y la sal solar industrial¹⁰; estos cuatro productos representaron el 91,3% de la carga sólida a granel movilizada por el TPGSM¹¹. 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 2017 generó un tráfico que representó el 41,4% del total de carga sólida a granel, que correspondió a la descarga de productos arrabio y chatarra ferros. 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 de sal industrial movilizand el 29,7% del total.

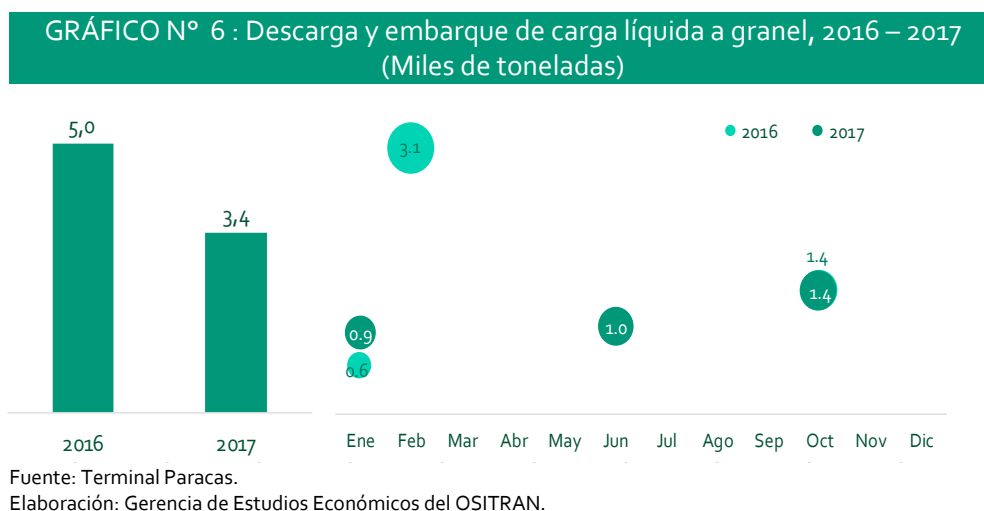
⁹ Se importa a través de la subpartida arancelaria 7204490000

¹⁰ Exportado bajo las subpartidas arancelarias 2501002000 y 2501009100.

¹¹ Cabe mencionar que estos productos también fueron importantes en el 2016. Ver Informe de Desempeño del 2016.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

39. En el 2017, la carga líquida a granel movilizada presentó una reducción de 33,3% respecto al año anterior, pasando de 5,0 mil toneladas en el 2016 a 3,4 mil toneladas en el 2017. Una de las características que se viene observando desde el inicio de la explotación, es que solo se están realizando operaciones de embarque¹².



40. Adicionalmente, la carga movilizada en el 2017 se caracteriza por estar concentrada en el producto aceite crudo de pescado¹³. La exportación de dicho producto se ha dado, principalmente, por las empresas Tecnológica de Alimentos S.A., Austral Group S.A.A. y Pesquera Hayduk S. A. Finalmente, el destino de dicho producto ha sido a los países europeos de Bélgica, Dinamarca y Noruega¹⁴.

g) Servicio estándar de carga rodante

41. En el 2017 no se movilizó carga del tipo rodante por el TPGSM. Cabe mencionar que en el 2016 tampoco se movilizó este tipo de carga y en el 2015 solo se movilizó en junio de dicho año.

h) Servicio estándar de pasajeros

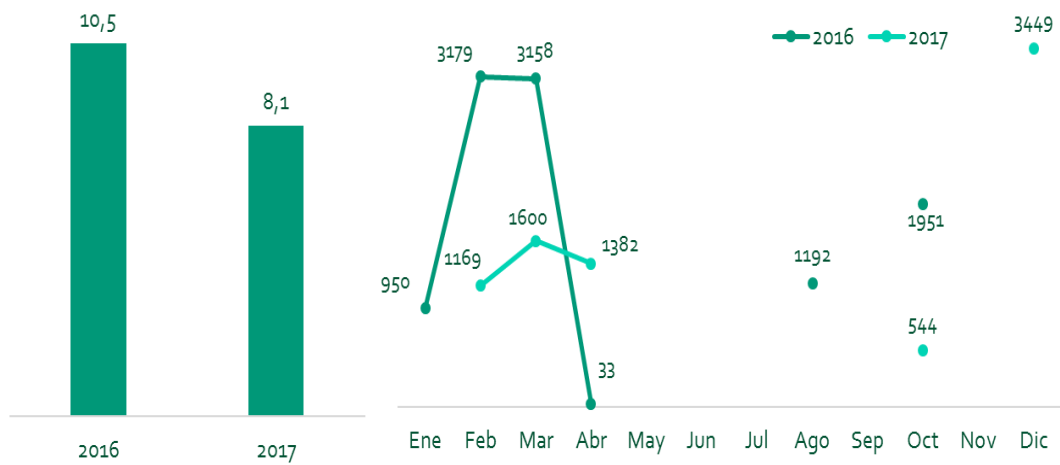
42. El Servicio Estándar de pasajeros se redujo significativamente en el último año, pasando de 10,5 mil pasajeros en el 2016 a 8,1 mil pasajeros en el 2017, lo cual representó una caída de 22,2% respecto al año anterior. Dicho servicio se caracterizó por presentar solo transporte internacional de pasajeros, al igual que los años 2014 y 2015.
43. Adicionalmente, y tal como se aprecia en el Gráfico N° 7, 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 2017 solo hubo tráfico de pasajeros en octubre y diciembre. Esta estacionalidad podría estar explicado por ser periodos vacacionales del hemisferio norte, lo cual se evidencia al identificar que la mayoría de naves que recalán en el TPGSM son del tipo crucero.

¹² Ver Informe de Desempeño del 2016.

¹³ Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 1504201000.

¹⁴ De la base de datos de Sunat.

GRÁFICO N° 7 : Servicio estándar de pasajeros, 2016 - 2017
(Miles de personas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

44. En efecto, existen importantes empresas a nivel mundial que recalán en el TPGSM que corresponden a empresas de cruceros, tales como, Holland America Line, Silversea Cruises, Oceania Cruises y NCL (Bahamas) LTD. Finalmente, si consideramos por grupo económico, la principal es el grupo Carnival Coporation que en el TPGSM está representada por Holland America Line (27,0%), esta empresa movilizó más pasajeros en el 2017.

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 el 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 2017 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 del 2017 no superan el 1,8% respecto al año 2016 y correspondió al ajuste por inflación. Cabe resaltar que, el incremento acumulado de las tarifas, desde el 2014 al 2017, alcanzó como máximo el 2,8%.
50. De otro lado, cabe mencionar que el servicio a la nave de uso de alquiler de amarradero, es el servicio cuya ajuste tarifario anual presenta el menor incremento. Así, durante 2017, dicha tarifa se incrementó 1,65% y el incremento acumulado fue de 2,41% entre 2014 y 2017.

CUADRO N° 1 : Tarifario de servicios regulados, 2016- 2017
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		22/11/2016	14/09/2017
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,544	0,553
Servicio Estándar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	108,18	110,04
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	123,03	125,15
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	86,55	88,04
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	98,43	100,13
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	86,55	88,04
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	98,43	100,13
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	75,73	77,04
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	86,11	87,6
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	60,58	61,63
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,90	70,09
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	10,08	10,26
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21,22	21,58
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,96	5,05
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,01	1,03
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6,06	6,16

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

51. 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

52. 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.
53. 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, 2016- 2017
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:			
		22/11/2016	09/06/2017	06/09/2017	14/09/2017
Escotillas o tapas de bodegas					
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	141,41	141,41	141,41	143,85
Re-estiba de contenedores					
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	108,18	108,18	108,18	110,05
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	123,03	123,03	123,03	125,16
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	162,26	162,26	162,26	165,07
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	184,55	184,55	184,55	187,74
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos					
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	Por TEU/día o fracción	libre	libre	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,08	8,08	8,08	8,22
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	10,10	10,10	10,10	10,28
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,16	15,16	15,16	15,42
Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo					
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre	libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/periodo	8,08	8,08	8,08	8,22
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,16	15,16	15,16	15,42
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo					
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre	libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,08	8,08	8,08	8,22
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,16	15,16	15,16	15,42
Contenedores reefer de transbordo					
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies (día o fracción)	Contenedor	70,71	70,71	70,71	71,93
Re-estiba carga fraccionada					
Re-estiba vía nave	Tonelada	10,00	10,00	10,00	10,17
Re-estiba vía muelle	Tonelada	15,00	15,00	15,00	15,26
Re-estiba carga Rodante					
Re-estiba vía nave	Tonelada	21,04	21,04	21,04	21,4
Re-estiba vía muelle	Tonelada	31,55	31,55	31,55	32,1
Servicios Especiales en Buques Portacontenedores					
Conexión /desconexión contenedores reefers a bordo	Tonelada	10,10	10,10	10,10	10,27

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

54. 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 2017, el Concesionario actualizó su tarifario hasta en tres oportunidades en lo referente a sus precios. Los cambios en los precios tuvo incrementos parecidos y alrededor del 1,7%, siendo el de mayor incremento el servicio de *Uso de área operativa – almacenaje contenedor vacío* con 1,8%.
55. De forma parecida, los servicios que se detallan en el Cuadro N° 3, que corresponden a algunos servicios en función a la carga, muestran que el cambio en los precios se realizó en setiembre de 2017 en algunos de los servicios.

CUADRO N° 3 : Precio de servicios especiales en función a la carga, 2016- 2017
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de			
		22/11/2016	09/06/2017	06/09/2017	14/09/2017
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores					
Importación/exportación llenos 48 horas	TEU/Día o fracción	Libre	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	TEU/Día o fracción	20,20	20,20	20,20	20,55
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	30,30	30,30	30,30	30,82
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	42,42	42,42	42,42	43,15
Movimiento extra de contenedores en patio					
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	75,76	75,76	75,76	77,07
Contenedor reefer					
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor	70,71	70,71	70,71	71,93
Retirada/colocación gensets	Contenedor	25,25	25,25	25,25	25,69
Pesaje extraordinario					
De contenedores	Contenedor / operación	20,20	20,20	20,20	20,55
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,05	5,05	5,05	5,14
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal					
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	121,20	121,20	121,20	123,29
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	181,82	181,82	181,82	184,96
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	101,01	101,01	101,01	102,76
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	121,20	121,20	121,20	123,29
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	18,18	18,18	18,18	18,49
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	25,25	25,25	25,25	25,69
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada					
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,01	1,01	1,01	1,03
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,51	1,51	1,51	1,54
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,02	2,02	2,02	2,05
Movimientos extras	Tonelada o m3	7,57	7,57	7,57	7,70
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,05	5,05	5,05	5,14
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos no alimentarios					
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,30	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	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,30	0,30	0,30	0,30
Servicios especiales carga rodante					
Uso aérea - 48 horas		Libre	Libre	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	25,25	25,25	25,25	25,69
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,10	10,10	10,10	10,27
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	7,57	7,57	7,57	7,70
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	25,25	25,25	25,25	25,69

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

56. En efecto, se observa un incremento de 1,7% en el precio de los siguiente servicios: *Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores, Movimiento extra de contenedores en patio, Contenedor reefer, Pesaje extraordinario de contenedores, Uso de área operativa -*

Almacenaje de contenedores - Depósito temporal, Servicios especiales carga rodante. Asimismo, el precio del servicio *Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada* presentó un incremento del 2,0% para el almacenamiento del día 3 al 15.

57. Como se ha señalado en párrafos anteriores, no todos los servicios han presentado incremento en el 2017. Ello, por ejemplo, se observa en los servicios *Uso de área operativa - Almacenaje gráneles sólidos no alimentarios* y *Uso de área operativa - Almacenaje gráneles sólidos "limpios"*. Es importante mencionar que estos servicios en particular no han incrementado sus precios desde el inicio de sus operaciones. 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 recalca la nave.
58. Finalmente, la presencia de hasta tres tarifarios en el 2017 responde a algunos cambios que se presentaron en la forma de cobro en diferentes servicios. Por ejemplo, en junio de 2017 el servicio de *Embarque/descarga contenedores High Cube Llenos*, que se cobraba por contenedor sin distinción de que usuario lo demande, pasó a cobrarse por contenedor, pero diferenciando la parte nave y la parte carga. Otros servicios de alquiler de equipos como montacargas, elevador, semirremolques, entre otros, pasó de tener un precio "negociable" a uno determinado.
59. Otro de las razones por las que se tuvo hasta tres tarifarios en el 2017 es el inicio de nuevos servicios tales como los servicios:
- *Re-estiba en la misma bodega - contenedor vacío de 20 pies.*
 - *Re-estiba en la misma bodega - contenedor vacío de 40 pies.*
 - *Re-estiba vía muelle- contenedor vacío de 20 pies.*
 - *Re-estiba vía muelle - contenedor vacío de 40 pies.*
 - *Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta congelada.*
 - *Consolidación/desconsolidación contenedor 40" con carga suelta congelada.*
 - *Lavado Simple de Contenedor Vacío.*
 - *Lavado Químico de Contenedor Vacío.*
 - *Inspección de Precintos adicional.*
 - *Asistencia técnica para el servicio de contenedores refrigerados.*
 - *Colocación o remoción de etiquetas.*
 - *Servicio de colocación de precintos.*
 - *Barrido simple de contenedor.*
 - *Adicional carga refrigerada en piezas sueltas.*
 - *Suministro de equipamiento especial para carga sólida a granel.*
 - *Uso de Barreras de Contención.*
 - *Limpieza de bodegas de las naves.*

IV.3. Cargos de Acceso

60. 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, 2016- 2017

Empresas	Desde	Hasta	Renovación	Monto (USD)
Remolcaje				
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C	08/03/2017	07/03/2018	Adenda N° 2	112,55
Petrolera Transoceanica S.A.C.	08/03/2017	07/03/2018	Adenda N° 1	112,55
Practicaje				
Trabajos Marítimos S.A.	01/04/2017	31/03/2018	Adenda N° 2	0,00
Prácticos Marítimos S.A.	24/11/2017	23/11/2018	Adenda N° 3	0,00
Nautilus S.A.	14/12/2017	13/12/2018		0,00

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

61. Durante el 2017, se renovaron vía adendas 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.
62. Finalmente, en diciembre de 2017, se firmó un nuevo contrato de acceso con la empresa Nautilus S.A. para que está preste el servicio de Practicaje. El referido contrato tiene vigencia de un año y el cargo de acceso acordado es cero, similar a la de las otras empresas.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

63. 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 doce (-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.
64. Asimismo, las inversiones también comprenden la adquisición de equipos los cuales están comprendidos en dos fases. La fase preliminar 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.
65. 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.
66. 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 mil TEU anuales.
67. Finalmente, la Etapa 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.

68. Al cierre del 2017, las inversiones reconocidas acumuladas fueron de USD 4,5 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 1,8% en relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En particular, durante 2017, se reconocieron inversiones por un monto igual a USD 295,4 miles (incluido IGV) que fueron destinados al equipamiento de la Etapas N° 3 de las inversiones referenciales¹⁵ y equipamiento de la Etapa N° 1 de las inversiones complementarias^{16,17}

V.2. Pagos al Estado

69. 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.
70. 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 2016- 2017 (Miles de Soles)		
Concepto	2016	2017
Aporte por regulación	371,9	457,0
Retribución al Estado	1 110,2	1 371,0
Total	1 482,1	1 828,1

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN

71. El pago realizado por ambos conceptos en el 2017 alcanzó los S/ 1,8 millones, monto 23,3% superior que el pagado del año anterior.

¹⁵ Según el Contrato de Concesión la Inversión referencial está referida a aquellas que se realizaran en el marco de las Etapas 1 a la 4 establecidas en el Contrato de Concesión.

¹⁶ Según el Contrato de Concesión las Inversiones Complementarias son aquellas inversiones portuarias (infraestructura y equipamiento) que el Concesionario deberá realizar en un plazo no mayor a veinte años contados desde la Fecha de Cierre y que no se encuentran contempladas dentro de las inversiones correspondientes a las Obras Iniciales y Obras en función a la demanda, que servirán para prestar Servicios Estándar y/o Servicios Especiales.

¹⁷ Como información referencial se puede mencionar un remontador de 9m con pala, un marco metálico con portauñas, un remontador de gráneles, tolvas, grupo electrógeno, entre otros (Plan de negocios 2018 del Concesionario).

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

72. El Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que a partir de la toma de posesión y hasta seis (o6) meses no se medirán los niveles de servicios y productividad, considerando esta etapa como una de 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.
73. 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							
	Dic 15/Feb 16	Mar/May 16	Jun/Ago 16	Sep/Nov 16	Dic/Feb 17	Mar/May 17	Jun/Ago 17
Requerimiento Trimestral: Máximo 20 minutos (En minutos)							
Inicio de operaciones comerciales de la nave	6	6	5	5	6	9	8
Desatraque de la nave	14	17	17	10	13	12	11
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel	35	37	33	29	19	41	37
Recepción de contenedores	17	S.O.	18	17	22	15	14
Entrega del contenedor	50	S.O.	42	38	19	21	19
Requerimiento Individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)							
Inicio de operaciones comerciales de la nave	0	0	0	0	0	0	0
Desatraque de la nave	2	0	0	0	1	1	0
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel	3107	4961	4688	3403	449	4747	4223
Recepción de contenedores	11	S.O.	9	27	4	14	845
Entrega del contenedor	66	S.O.	88	201	5	24	60

S.O.: sin operación.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

74. El cuadro anterior muestra que, respecto al requerimiento trimestral, durante el 2017, el Concesionario cumplió con los niveles establecidos en dos indicadores: *Inicio de operaciones comerciales de la nave* y *Desatraque de la nave*. Cabe destacar que el Concesionario viene cumpliendo sobre estos indicadores de manera continua desde el 2015.
75. De otro lado, existieron tres indicadores (Tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel, Tiempo de recepción de contenedores y tiempo de entrega del contenedor) en los que se cumplió de manera parcial con niveles establecidos contractualmente, lo cual se viene observando desde el 2015.

76. Respecto al Requerimiento individual, el Cuadro N° 6 muestra que el Concesionario sigue teniendo operaciones en las que no cumple con los niveles establecidos contractualmente, ello a pesar de que, en promedio trimestral, en algunos casos si cumple. Por ejemplo, en el segundo y tercer del indicador tiempo de recepción de contenedores, existieron 14 y 845 operaciones en las que no se cumplió, pero el promedio trimestral de dicho indicador cumplió con el nivel establecido.
77. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario mantiene un número importante de operaciones con incumplimiento en el caso de Entrega de carga fraccionada y sólida a granel qué, en los trimestres de marzo-mayo y junio-agosto del 2017, tuvieron 4,7 y 4,2 miles de operaciones con tiempos mayores a los 30 minutos.
78. De otro lado, el Cuadro N° 7 presenta los niveles de rendimientos que ha presentado el Concesionario durante el 2016 y 2017, tanto para carga a granel como para carga fraccionada. En el caso de la carga a granel (líquida y sólida), se observa que en el 2017 se cumplió en todos los trimestres con los niveles establecidos contractualmente.
79. En el caso de carga fraccionada, el Concesionario presentó diversos resultados en los distintos productos. Por ejemplo, el rendimiento en el producto Fierro, desde el tercer trimestre del 2016 al tercer trimestre del 2017 el Concesionario cumplió con tener rendimientos mayores a 150 tn/hr. En contraste con ello, los productos Palanquilla y Fertilizantes, han presentado al menos un trimestre con niveles inferiores a los mínimos establecidos.
80. De otro lado, existen productos del tipo de carga fraccionada que no han presentado movimientos durante los tres primeros trimestres del 2017, tales como, Tubos de acero y Harina de pescado. En particular, el primero tampoco ha presentado movimientos en todo el 2016.

CUADRO N° 7 : Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada (En toneladas/hora)								
Indicadores de niveles de servicio y productividad	Requerimiento	6 Trimestre	7 Trimestre	8 Trimestre	9 Trimestre	10 Trimestre	11 Trimestre	12 Trimestre
		Dic 15/Feb 16	Mar/May 16	Jun/Ago 16	Sep/Nov 16	Dic 16/Feb 17	Mar/May 17	Jun/Ago 17
Rendimiento de embarque y descarga de carga a granel								
Carga Líquida	Mínimo 140	80,06	S.M.	S.M.	149,32	185,03	S.M.	145,4
Carga Sólida (sal)	Mínimo 800	937,64	1251,56	824,52	1177,22	1189,37	1019,64	1210,74
Carga Sólida (granos)	Mínimo 200	369,09	307,86	311,39	298,97	233,79	310,51	419,9
Carga Sólida (chatarra)	Mínimo 200	203,82	280,64	297,49	298,9	233,79	310,51	419,9
Carga Sólida (Hierro)	Mínimo 200	S.M.	464,01	430,38	457,01	247,13	323,97	393,99
Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada								
Fierro	Mínimo 150	S.M.	105,33	173,8	204,1	198,68	166,77	S.M.
Tubos de acero	Mínimo 150	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
Fertilizantes	Mínimo 130	186,54	184,81	211,91	144,28	117,02	S.M.	132,42
Palanquilla	Mínimo 250	303,59	262,64	303,15	416,67	213,87	376,6	248,52
Harina de pescado	Mínimo 40	S.M.	115,69	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.

S.M.: sin movimiento.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

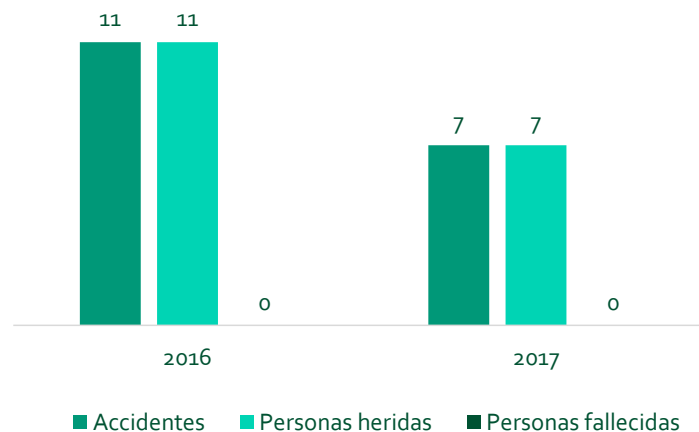
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

81. 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

82. En el 2017, Terminal Paracas ha presentado siete (7) accidentes, número menor al presentado en el 2016 (11). Este número de accidentes, al igual que el 2016, 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, 2016- 2017



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

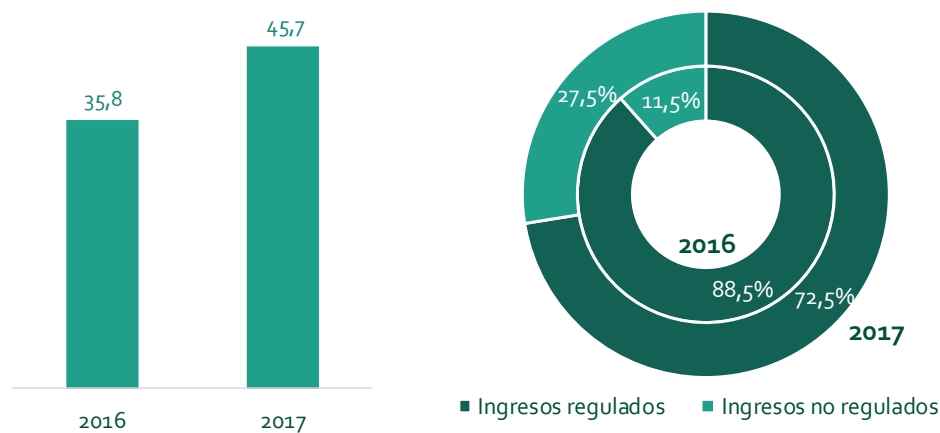
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

83. En cuanto al número de reclamos que se le hicieron al Concesionario, el 2017 se presentó un reclamo por concepto de calidad y oportunidad en la prestación del servicio el mismo que fue resuelto infundado. Finalmente, respecto a los procedimientos sancionadores y penalidades no se ha identificado alguno durante dicho año.

VIII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

84. Al 2017, los ingresos del Concesionario alcanzó los S/ 45,7 millones, monto superior en 27,5% respecto a los ingresos del 2016. Los principales ingresos corresponden a la prestación de los servicios regulados. En particular, en el 2017, estos servicios representaron el 72,5% de total de ingresos.
85. Estos mayores ingresos corresponden a una mayor dinámica en el terminal portuario, que como se ha visto el volumen de carga movilizada se incrementó en un 32,3% respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 9 : Evolución de los ingresos del Concesionario, 2016- 2017 1/



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Ingresos no auditados

86. Finalmente, los ingresos por concepto de servicios no regulados han presentado una mayor participación en el 2017 debido al incremento en la prestación de servicios especial a la carga y a la nave, que tal como se ha visto en la sección IV del presente informe se inició la prestación de diecisiete (17) nuevos servicios especiales no regulados.

VII. CONCLUSIONES

87. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco durante el año 2017, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En cuanto a la cantidad demandada por los servicios estándar a la nave, durante 2017, se movilizaron 42 naves adicionales al año anterior alcanzando las 172 naves, producto de un incremento en el recalado de naves del tipo granelera y de pasajeros. En particular, las naves del tipo granelero siguieron 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 aumentos. El primero de ellos, medidos en TEU, se expandió en 557,7% respecto al año anterior, explicado principalmente por un incremento en las exportaciones de productos de agrarios, tales como cebollas, uvas, entre otros. Ello generó un aumento en la descarga de contenedores vacíos para satisfacer la mayor demanda de contenedores vacíos por los exportadores.
- (ii) La carga sólida a granel presentó un incremento de 25,8% derivado de un aumento en las operaciones de embarque del orden de 63,1%. 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 2017 fue Corporación Aceros Arequipa S.A.
- (iii) En contraste con los anteriores tipos de carga, el servicio estándar para carga fraccionada y líquida a granel han presentado caídas en el 2017. El primero tuvo una reducción del 28,8%, respecto al año anterior, principalmente por una caída en la importación del producto palanquilla de acero. Por su parte, la carga líquida a granel tuvo una contracción del 25,8% motivado por una menor exportación del aceite de pescado. Esta última carga, ha presentado la característica de solo realizar operaciones de embarque. Finalmente, en el 2017, no se realizaron operaciones para carga rodante y el tráfico de pasajeros se redujo en 22,2% derivado de un menor número de turistas que llegan o salen a través de naves del tipo cruceros.
- (iv) Las tarifas de los servicios estándar presentaron un ajuste, en setiembre del 2017, no mayor al 1,73% correspondiente a la inflación de los EE.UU. Por su parte, los precios de los servicios no regulados han presentado pequeños cambios durante el 2017, los cuales se caracterizan porque la mayor cantidad de servicios se han incrementado en 1,73%. En particular, el máximo incremento presentado en función a la nave fue de 1,8% (*Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos*). En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga han presentado como máximo incremento un 2,0%, en el servicio de *Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada*. Adicionalmente, cabe durante el 2017 se prestaron diecisiete (17) nuevos servicios especiales no regulados.
- (v) En cuanto a los cargos de acceso, se continua con la tendencia a renovar con las empresas que tienen contrato vigente, por lo que, se renovaron los cuatro (4) contratos de acceso vigentes por el periodo de un año adicional, de los cuales dos (2) están relacionadas con la prestación del servicio de remolcaje y los otros dos (2)

con el servicio de practicaje. Asimismo, se realizó un nuevo contrato para la prestación del servicio practicaje con la empresa Nautilus S.A.

- (vi) Al 2017, las inversiones realizadas por el Terminal Paracas, al igual que en el 2016, consistieron en adquisición de equipos, alcanzando un nivel de cumplimiento acumulado de 1,8% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión. Estas correspondieron a la Etapa N° 3 de las inversiones referenciales y equipamiento de la Etapa N° 1 de las inversiones complementarias. Por otro lado, los pagos al Estado presentaron un incremento de 23,3%; comprendidos entre pagos a la Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.
- (vii) 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.
- (viii) En cuanto a los niveles de servicios y productividad, el Concesionario sigue presentando, al igual que el año anterior, niveles de incumplimiento en el tiempo de entrega y recepción de contenedores, tanto en las mediciones individuales como en promedio trimestral. Sin embargo, el Concesionario mantiene un nivel ideal en cuanto el indicador tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave, esto es, hasta el tercer trimestre del 2017 ninguna operación ha incumplido con el mínimo tiempo establecido contractualmente.
- (ix) De otro lado, se observó que los indicadores relacionados a los rendimientos de embarque/descarga de carga líquida y sólida a granel, se cumplió en todos los trimestres, lo cual representó una mejora respecto al año anterior. En contraste con ello, los niveles de rendimientos para la carga fraccionada presento incumplimientos, en particular, en el primer trimestre del 2017 para los productos fertilizantes y palanquilla.
- (x) El Terminal Paracas presentó siete (7) accidentes, cuatro (4) accidentes menos que en el 2016, e igual número de personas heridas. En cuanto al número de reclamos, se presentó un reclamo por concepto de calidad y oportunidad en la prestación del servicio el mismo que fue resuelto infundado.
- (xi) Finalmente, los ingresos del Concesionario se incrementó en un 27,5% respecto a los ingresos del 2016, producto de un mayor tráfico de carga y naves en el terminal portuario, así como la prestación de nuevos servicios especiales no regulados.

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	▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> 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 <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)
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 recalcule 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> - o Granel Líquido: 140 t/h - o 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 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)
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:	2014-2017				
a.Tráfico					
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016	2017
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172
Carga total atendida	Toneladas	669 036	1 692 488	1 239 577	1 640 516
Carga por tipo de operación:					
Exportación	Toneladas	358 603	650 915	356 047	550 524
Importación	Toneladas	310 143	949 322	1 063 065	1 089 602
Cabotaje	Toneladas	250	92 250	-	-
Transbordo	Toneladas	40	-	-	-
Carga por tipo de producto:					
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016	2017
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661	11 684	60 924
Fraccionada	Toneladas	60 569	263 510	344 009	244 819
Graneles líquidos	Toneladas	1 459	4 410	5 041	3 362
Graneles sólidos	Toneladas	607 007	1 398 275	1 058 379	1 331 411
Rodante	Toneladas	-	9 631	-	-
Contenedores	Unidades	-	1 011	1 044	60 251
Contenedores	TEU	-	2 022	2 050	12 408
b.Ingresos (Miles de Soles) 1/					
Ingresos	Unidad medida	2014	2015	2016	2017
Servicio a la nave	Miles de Soles			2 120	2 485 854
Servicio a la carga	Miles de Soles			29 584	30 638 342
Servicio especial	Miles de Soles			2 702	8 724 112
Otros servicios	Miles de Soles			1 438	3 869 743
Total	Miles de Soles	11 955	40 587	35 844	45 718 051

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

1/ ingresos no auditados



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

Teléfono: (511) 440 5115

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefa de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Victor Chang Rojas - Analista
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante