



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal General San Martín - Pisco

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



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	8
II.1. Servicios estándar	8
II.2. Servicios especiales	9
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	9
III.1. Principales clientes	9
III.2. Evolución del tráfico.....	9
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	15
IV.1. Tarifas	15
IV.2. Precios	16
IV.3. Cargos de Acceso.....	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Inversiones.....	19
V.2. Pagos al Estado.....	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	21
VI.2. Accidentes	23
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades	24
VII. ESTADOS FINANCIEROS	24
VII.1. Estado de resultados	24
VII.2. Estado de situación financiera	25
VII.3. Indicadores financieros	27
CONCLUSIONES.....	29
ANEXOS 32	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	32
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	37



CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2017 - 2018	16
Cuadro N° 2: Precio de servicios especiales a la nave, 2017- 2018	17
Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2017 - 2018	18
Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2017- 2018	19
Cuadro N° 5: Pagos al Estado 2017 - 2018	21
Cuadro N° 6: Tiempo por operación a la nave y a la carga	22
Cuadro N° 7: Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada.....	23
Cuadro N° 8: Estado de resultados.....	25
Cuadro N° 9: Estado de situación financiera	26

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018.....	10
Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2017 - 2018	11
Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2017 - 2018	11
Gráfico N° 4: Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2017- 2018	12
Gráfico N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2017 - 2018.....	13
Gráfico N° 6: Descarga y embarque de carga líquida a granel, 2017 – 2018.....	14
Gráfico N° 7: Servicio estándar de pasajeros, 2017 - 2018.....	15
Gráfico N° 8: Inversiones reconocidas y nivel de avance, 2017 – 2018	20
Gráfico N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2017 - 2018	24
Gráfico N° 10: Ratios de rentabilidad, 2015 - 2018	27
Gráfico N° 11: Ratios de liquidez, 2015 - 2018.....	28
Gráfico N° 12: Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018	28

ILUSTRACIÓN

Ilustración N° 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 2018. 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. (en adelante, Concesionario o Terminal Paracas), suscribió el 21 de julio de 2014 con el Ministerio de Transporte y Comunicación (en adelante, MTC o Concedente) el 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).

En el 2018, recalaron en el terminal 141 naves (principalmente líneas navieras del tipo *tramp*), lo que representó una reducción de 18,0% con relación al año anterior. En línea con ello, la carga en contenedores llenos en las operaciones de descarga/embarque experimentó una reducción de 74,8%, registrando un nivel de 1,2 miles de TEU en 2018, siendo el embarque la principal operación. Por el contrario, las operaciones de contenedores vacíos registraron un considerablemente aumento de 73,3%, alcanzando un nivel de 2,0 miles de TEU, de los cuales la principal operación es la de embarque. Asimismo, se movilizaron 318,2 miles de toneladas de carga fraccionada, 1,3 miles de toneladas de carga sólida a granel y 4,4 miles de toneladas de carga líquida a granel durante 2018, lo que significó aumentos de 30,0%, 0,4% y 30,1%, respectivamente. Finalmente, el tráfico de pasajero también aumentó en 42,5% alcanzando un nivel de 11,6 miles pasajeros en el 2018.

Durante 2018, la tarifa de la mayoría de los servicios regulados se ha incrementado respecto al 2017, en niveles que no superaron el 2,95% por ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. En cuanto a los servicios no regulados, se observa que el precio de los mismos se incrementó en similar magnitud que el precio de los servicios regulados (alrededor del 2,95%). Por su parte, los contratos de acceso fueron renovados, vía adendas, con los proveedores que tenían acceso el 2017, manteniéndose en los mismos niveles los cargos aplicados para el servicio de practicaje (USD 112,55) y para el servicio de remolcaje (cero dólares).

La inversión total ejecutada 2018 alcanzó los USD 33,5 millones (incluido IGV) al cierre de 2018, lo cual representó un avance de 13,5% en relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En particular, durante 2018, se reconocieron inversiones por un monto de USD 29,0 millones (incluido IGV), producto de la ejecución de obras de la Etapa 1.

Por otro lado, los pagos efectuados al Estado, por concepto de retribución al Estado y de Aporte por Regulación, alcanzaron la suma de S/ 1,7 millones, lo cual significó una caída de 6,2% con relación a los pagos efectuados el año anterior.

Con relación al desempeño operativo, se observa que el Concesionario ha presentado incumplimientos recurrentes, principalmente en los indicadores que son medidos por operación, tales como: tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel, recepción de contenedores y entrega del contenedor. En contraste, con relación a los niveles de productividad, cantidad de descarga o embarque por operación, el Concesionario ha cumplido con lo establecido contractualmente.

El ingreso del Concesionario se redujo a USD 12,8 miles (-8,8%). La utilidad operativa se redujo en USD 1,4 millones menos, equivalente a 35,3% menos que el 2017. Mientras la utilidad neta alcanzó los USD 764 miles (-73,6%). En contraste con ello, los Activos de la Concesión alcanzó los USD 94,9 millones (+441,6%), como consecuencia de un incremento en los activos



intangibles (USD 54,8 millones adicionales). De igual manera el Pasivo se incrementó y llegó al valor de USD 67,6 millones (USD 65,8 millones adicionales), ello producto de la toma de crédito de largo plazo (USD 46,3 millones) que financia la construcción del terminal. Finalmente, el Patrimonio también se incrementó en 73,3% producto de la emisión de la ampliación de capital.

El ROE y ROA fueron de 0,03 y 0,01, respectivamente, lo que significa una disminución respecto a la rentabilidades del accionista y de la Concesión en comparación de años anteriores. Por su parte, el ratio prueba acida muestra un valor mayor a la unidad. Finalmente, en el 2018, el grado de endeudamiento alcanza el valor de 0,71 y la calidad deuda un valor de 0,13.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

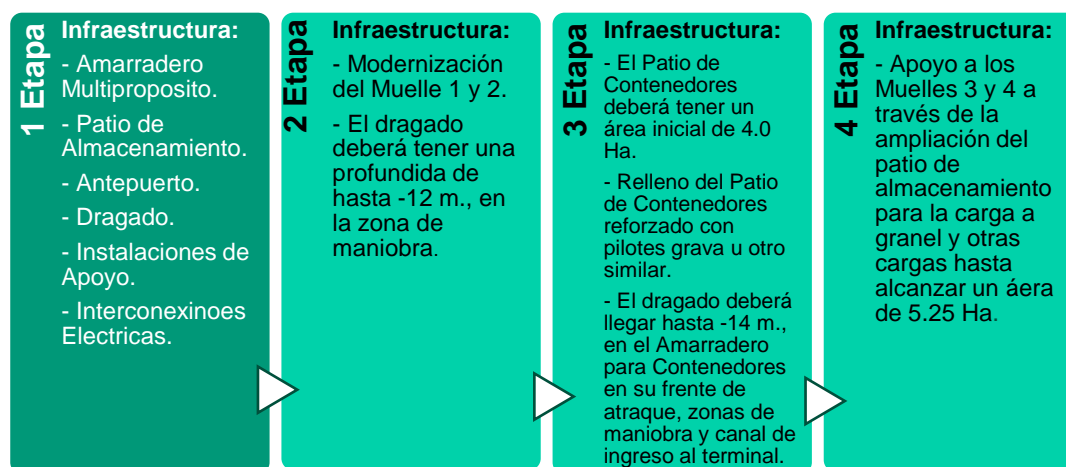
I.1. Composición del Concesionario

1. A diciembre de 2018, la Composición accionarial de Terminal Paracas está compuesta por las empresas Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%) y Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%). 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. Es importante indicar que la Concesión inició con la siguiente composición accionarial: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%) y Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%) la misma que se modificó en junio de 2017¹.

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 (en adelante, MTC o Concedente) y el Concesionario, contando con una vigencia de 30 años.
4. La inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, que implican la ejecución de las siguientes obras:

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 el

¹ A través libro de matrícula de acciones se realizó la transferencia de 2 000 000 acciones comunes a favor de la Sociedad Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. y de 2 000 000 acciones comunes a favor de la Sociedad Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. por la empresa Fortesolo Servicios Integrados Ltda.



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 regulación².
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(o), 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 Apurímac³.

I.4. Principales activos de la Concesión

12. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*⁴, 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.
13. Adicionalmente, producto de las inversiones realizadas en equipamiento, el Concesionario cuenta, entre otros, con dos (2) Portacontenedor Full Terex FTC 45H, un Reach Stacker de 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 otras⁵.

² De acuerdo a la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

³ Memoria Anual 2013 de ENAPU.

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

⁴ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y re-potenciamiento o aumentos de capacidad productiva, que se desarrollan en terreno existentes, ocupados y en paralelo al proceso productivo, donde la inversión procura mantener la capacidad productiva de una operación operativa actual con nuevos desarrollos de producción (equipos más modernos), o ampliar la capacidad operacional actual, a fin de aumentar su escala de producción, para enfrentar la caída de leyes y/o agotamiento de sectores de explotación.

⁵ Plan de negocios del Concesionario del 2018.



14. En el 2018, producto de la ejecución de obras de la Etapa I, el Concesionario adquirió 2 grúas móviles LHM 550 y una tolva ecológica⁶.

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.

⁶ Plan de negocios del Concesionario del 2019



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. 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.
24. En tal sentido, los servicios brindados en el terminal son demandados principalmente por los consignatarios de la carga, siendo que durante el 2018, las empresas Corporación Aceros Arequipa S.A. y Quimpac S.A. fueron los principales clientes del terminal.

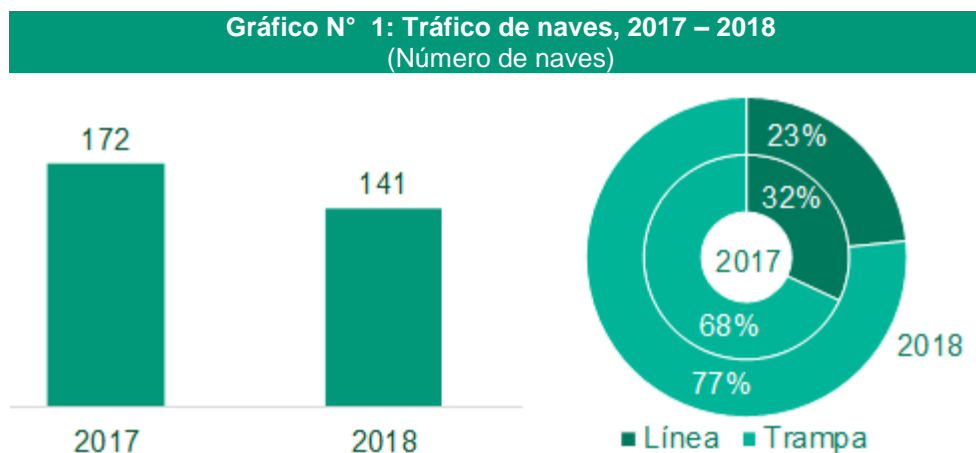
III.2. Evolución del tráfico

a) Servicio estándar a la nave

25. En el 2018, el Terminal Paracas atendió 141 naves, lo que representó una reducción de 18,0% (31 naves menos) con relación al año anterior. Dicha reducción coincide con el inicio de la primera etapa de ejecución de las obras de modernización del terminal en marzo de 2018. En efecto, entre enero y marzo de 2018, el número promedio de naves atendidas al mes fue de 19 naves; mientras que en el periodo de abril a diciembre de ese mismo año el promedio mensual fue de 9,3 naves, es decir, 50% menos que el periodo anterior.
26. No obstante, pese a la reducción del número de naves atendidas, el volumen de carga movilizada experimentó un ligero aumento de 2,4% entre 2017 y 2018, al pasar de 1 641 a 1 680 miles de toneladas.



27. Las líneas navieras que atracan en el terminal pueden clasificarse según el tipo de servicio en línea o *tramp*. La primera de ellas se encuentra asociada a naves que van a embarcar carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2018, este tipo de naves representaron el 23% del total de naves que atracaron en el TPGSM. El resto de las naves, 77%, correspondió a naves del tipo de servicio *tramp*.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

28. Otra manera de clasificar las naves corresponde al tipo de carga que movilizan, a saber, graneleros, carga general, portacontenedores, entre otros. Al respecto, en el 2018, las naves del tipo graneleros representaron el 41,8% del total de naves atendidas, seguido por naves de carga general con 21,3% y pasajeros con un 13,5%. Sin perjuicio de lo anterior, la carga del tipo granelero presentó la mayor reducción en cuanto al número de naves atendidas respecto al 2017 (28 naves menos). De manera similar, las naves denominada “container ship”, que transportan contenedores, registraron una disminución de 24 naves respecto al año anterior, siendo que desde abril de 2018 no se ha registrado el atraque de ninguna nave de este tipo debido al inicio de las inversiones por la Etapa I que afecta directamente a los muelles 3 y 4 y el patio de almacenamiento de contenedores.
29. En cuanto a la capacidad de las naves⁷, se observó que al igual que el año anterior, el mayor número de naves que atracan en el TPGSM tienen una capacidad mayor a 20 000 UAB. En efecto, en 2018, este tipo de naves representó el 65,2% del total de naves que recalieron en el terminal.

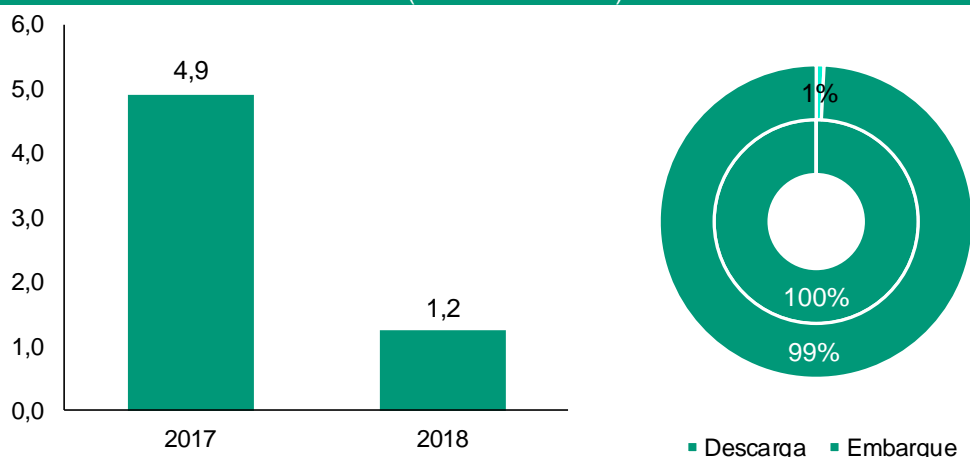
b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

30. Durante el 2018, el Concesionario movilizó 1,2 miles de TEUs (equivalentes a 624 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó una reducción de 74,8% respecto al año anterior. En particular, en el 2018, al igual que el año anterior, las operaciones de embarque que se realizaron en su mayoría correspondieron a contenedores de 40 pies. En efecto, de los 624 contenedores movinizados, el 98,7% (616 unidades) fueron contenedores de 40 pies.
31. Cabe señalar que, durante 2018, casi la totalidad de las embarcaciones de contenedores se realizaron durante el primer trimestre del año. Ello se explicaría por la estacionalidad de los productos en la zona de influencia y que se exportan a través del TPGSM, tales como, cebollas, uvas, paltas, entre otros. Adicionalmente, podrían estar explicados por el inicio en la ejecución de obras del terminal portuario, lo que limita la capacidad operativa en el terminal.

⁷ Medidos en arqueado bruto (AB).



Gráfico N° 2 : Descarga y embarque de contenedores llenos, 2017 - 2018
(En Miles de TEU)



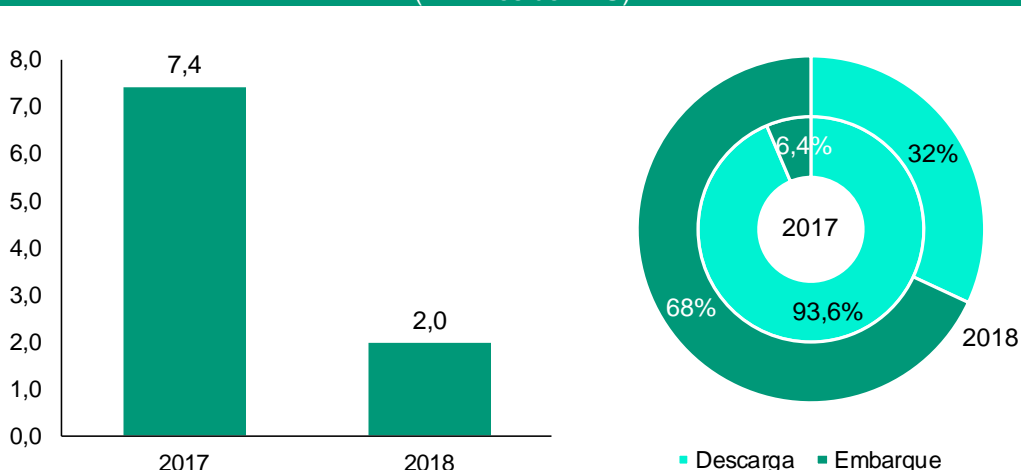
Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

32. 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

33. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2018 se movilizaron 2,0 miles de TEU (equivalente a 1 001 contenedores), lo cual representó una reducción de 73,3% respecto al año anterior. Dicho reducción se da por una importante reducción en la descarga de contenedores vacíos de 40 pies, en el 2017 se descargaron 3 441 de este tipo de contenedores mientras que en el 2018 solo 315.
34. Sin perjuicio de ello, el 2018 se incrementó el número embarque de contenedores vacíos. Sobre el particular, se embarcaron 870 TEU adicionales lo que equivale a 210 contenedores adicionales.

Gráfico N° 3 : Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2017 - 2018
(En miles de TEU)



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

35. Una de las características que se presentó en el 2018, es el cambio de importancia relativa en cuanto a la descarga y embarque de contenedores vacíos. En el 2017, la descarga de vacíos era una operación importante, representaba el 93,6% de las operaciones para este



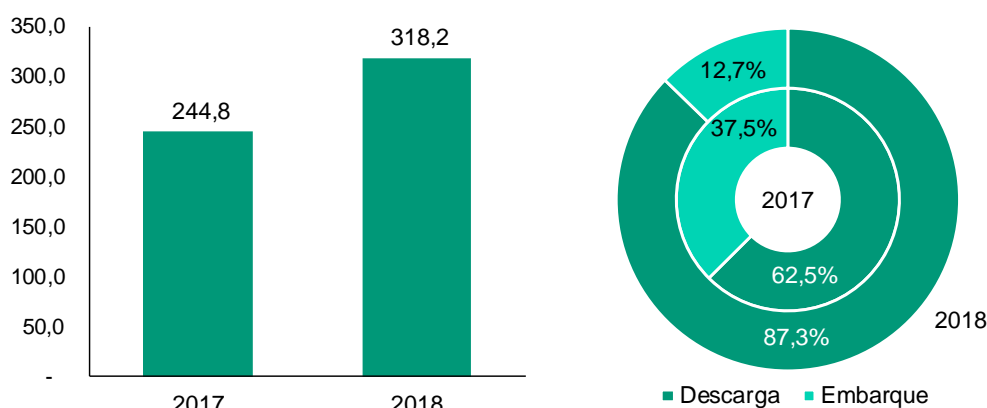
tipo de contenedor; en cambio, en el 2018, la operación de embarque pasó a ser la operación más importante al representar un 68% en las operaciones.

36. Finalmente, como se da en años anteriores, el tipo de contenedor que se moviliza más en este terminal es el de 40 pies. En efecto, de los 1 001 contenedores movilizados en el 2018, el 97,4% (975) correspondieron a contenedores de 40 pies.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

37. En el 2018, el Terminal Paracas movilizó 318,2 miles de toneladas de carga bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga representó un incremento de 30,0% respecto al año anterior. Ello debido principalmente al incremento de 81,4% (124,7 miles de toneladas adicionales) en la carga de las operaciones de descarga en el 2017.
38. Lo anterior generó que la participación de la operación de descarga adquiere mayor relevancia. En efecto, la operación de descarga en el 2018 representó el 87,3% del total de la carga fraccionada movilizada, lo cual representa un incremento de 24,7 puntos porcentuales con relación al año anterior (62,5%). En general, en los últimos años se observa un aumento de la importancia de este tipo de operación en el TPGSM, la cual desde el inicio de la operación ha mantenido niveles mayores al 60%.

Gráfico N° 4 : Descarga y Embarque de Carga Fraccionada, 2017- 2018
(Miles de toneladas)



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

39. En el 2018, el principal producto movilizado es la palanquilla de acero⁸ el cual es importado por la empresa Corporación Aceros Arequipa S.A.⁹. Asimismo, el principal país – en términos de valor FOB- desde donde se importaron dichos productos es la Federación Rusa.

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

40. En el 2018, el tráfico de carga sólida a granel se caracterizó por presentar un ligero aumento de 0,4% respecto al año anterior, alcanzándose a movilizar 4,8 miles de toneladas adicionales al referido año. Esto, principalmente, por la presencia de efectos contrarios en las operaciones de embarque y descarga. En efecto, mientras la operación de descarga movilizó 70,9 miles de toneladas menos que el año anterior (-7,6%), la operación de embarque movilizó 75,6 miles de toneladas adicionales que en el 2017 (+19,2%).

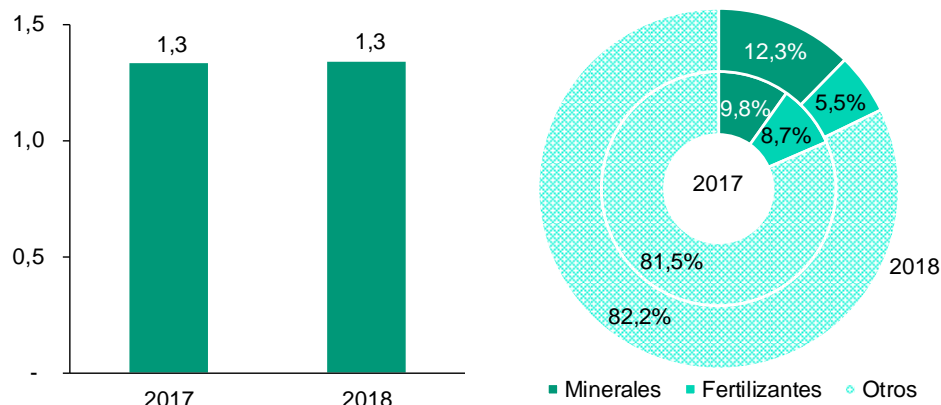
⁸ Este producto ha sido importado, principalmente, bajo las subpartidas arancelarias 7207200000 y 7207110000.

⁹ 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>.



41. Sin perjuicio de ello, las operaciones de descarga siguen siendo la más importante en este tipo de carga. Así, en el 2017 la importancia relativa de la descarga fue de 70,3%, mientras en el 2018 fue de 64,8%.

Gráfico N° 5: Descarga y embarque de carga sólida a granel, 2017 - 2018
(Millones de toneladas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

42. Según el tipo de producto, existe una participación significativa del tipo "Otros", en el que ingresa productos distintos a los minerales y fertilizantes, tales como, chatarra, maíz, soya, entre otros. Este grupo de productos representaron el 82,2% del total de carga sólida movilizada, seguido por los productos minerales con un 12,3% y finalmente los fertilizantes con un 5,5%. En particular, en el caso de los fertilizantes se observa una importante disminución de 36,7% respecto al volumen movilizado en 2017 (42,5 miles de toneladas menos).
43. 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 2018 importó principalmente productos como arabio¹⁰ proveniente de Brasil y Rusia y, chatarra ferrosa¹¹, proveniente principalmente de EEUU y, en menor medida, de Chile. Por otro lado, la segunda empresa que movilizó mayor volumen de dicho tipo de carga fue Quimpac S.A., principalmente por las operaciones de embarque de sal industrial¹² hacia Colombia.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

44. En el 2018, la carga líquida a granel movilizada presentó un incremento de 30,1% respecto al año anterior, pasando de 3,4 miles de toneladas en el 2017 a 4,4 miles de toneladas en el 2018. Una de las características que se viene observando desde el inicio de la explotación, es que solo se están realizando operaciones de embarque¹³.

¹⁰ A través de la supartida arancelaria 7201100000

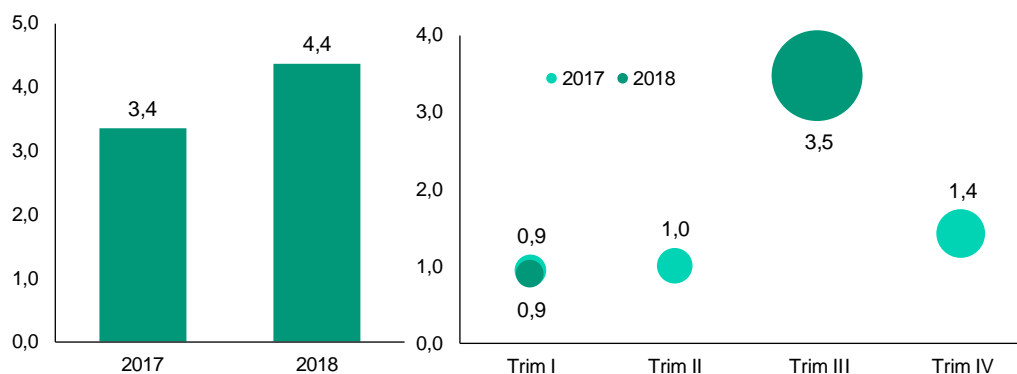
¹¹ A través de la supartida arancelaria 7204490000.

¹² A través de la supartida arancelaria 2501002000.

¹³ Ver Informe de Desempeño del 2016 y 2017.



Gráfico N° 6 : Descarga y embarque de carga líquida a granel, 2017 – 2018
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

45. Adicionalmente, la carga movilizada en el 2018, al igual que en el 2017, se caracteriza por estar concentrada en el producto aceite crudo de pescado¹⁴. 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 Dinamarca y Noruega¹⁵.

g) Servicio estándar de carga rodante

46. En el 2018, al igual que en el año anterior, no se movilizó carga del tipo rodante por el TPGSM. Cabe mencionar que, el último movimiento de carga rodante registrado en el terminal se ha producido en junio de 2015.

h) Servicio estándar de pasajeros

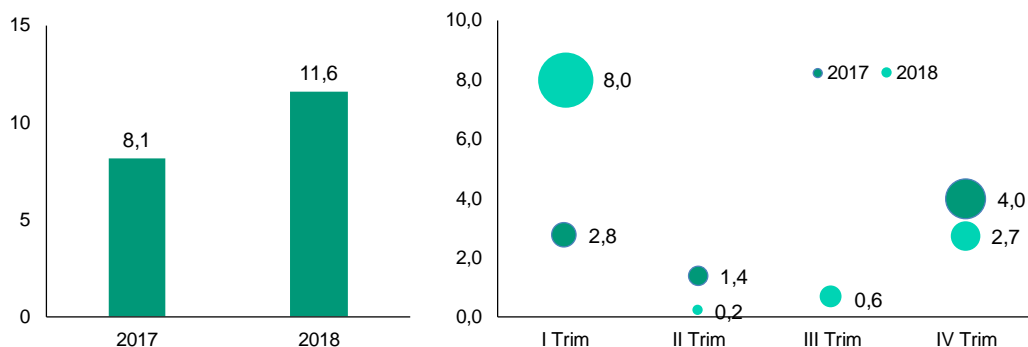
47. El Servicio Estándar de pasajeros registró un significativo incremento de 42,5% en el último año, pasando de 8,1 mil pasajeros en el 2017 a 11,6 mil pasajeros en el 2018. Dicho servicio se caracterizó por presentar solo transporte internacional de pasajeros, al igual que los años anteriores.
48. Adicionalmente, y tal como se aprecia en el Gráfico N° 7, el tráfico de pasajeros se concentró en los primeros meses del año (en particular, en enero y marzo), así como en el mes de 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 recalcan en el TPGSM son del tipo crucero.

¹⁴ Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 1504201000.

¹⁵ De la base de datos de Sunat.



Gráfico N° 7: Servicio estándar de pasajeros, 2017 - 2018
(Miles de personas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

49. En efecto, existen importantes empresas a nivel mundial que recalcan en el TPGSM que corresponden a empresas de cruceros, tales como, Holland America Line, Silversea Cruises, Oceania Cruises y NCL (Bahamas) LTD.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

50. 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 existencia o no de condiciones de competencia del Servicio Especial.
51. 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, el 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.

52. 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.
53. 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.



54. De esta manera, dado que el inicio de la explotación fue en 2014, para el año 2018 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 2018 no superan el 2,95% respecto al año 2017 y correspondió al ajuste por inflación. Cabe resaltar que, el incremento acumulado de las tarifas, desde el 2014 al 2018, alcanzó como máximo el 5,8%.
55. Igualmente, debe destacarse que el servicio a la nave de uso de alquiler de amarradero, al igual que en años anteriores, es el servicio cuya ajuste tarifario anual presenta el menor incremento. Así, durante 2018, dicha tarifa se incrementó 2,89% y el incremento acumulado fue de 5,37% entre 2014 y 2018.

Cuadro N° 1 : Tarifario de servicios regulados, 2017 - 2018
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		14/09/2017	22/08/2018
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,553	0,569
Servicio Estándar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	110,04	113,29
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	125,15	128,84
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	88,04	90,64
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	100,13	103,08
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	88,04	90,64
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	100,13	103,08
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	77,04	79,31
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	87,6	90,2
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	61,63	63,44
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	70,09	72,16
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	10,26	10,56
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21,58	22,22
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	5,05	5,19
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,03	1,06
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6,16	6,35

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

56. 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

57. 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 tarifaria¹⁶.

¹⁶ Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Regulador podrá solicitar a INDECOPI la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. El INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva. Si INDECOPI concluye que dicho Servicio no



58. En el 2018, el Concesionario ha modificado en una oportunidad su tarifario, en particular, lo hizo en agosto de 2018. Al respecto, el Cuadro N° 2 presentan los precios de algunos servicios no regulados en función a la nave. Como se puede apreciar, estos servicios se han incrementado de manera similar en términos porcentuales. Así, el incremento de todos los servicios que se presentan en el referido cuadro está alrededor del 2,95%.

Cuadro N° 2 : Precio de servicios especiales a la nave, 2017- 2018				
(En USD, sin IGV)				
Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:		
		14/09/2017	22/08/2018	
Escotillas o tapas de bodegas				
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	143,85	148,09	
Re-estiba de contenedores				
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	110,05	113,29	
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	125,16	128,85	
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	165,07	169,93	
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	187,74	193,27	
Re-estiba carga fraccionada				
Re-estiba vía nave	Tonelada	10,17	10,46	
Re-estiba vía muelle	Tonelada	15,26	15,71	
Re-estiba carga Rodante				
Re-estiba vía nave	Tonelada	21,40	22,03	
Re-estiba vía muelle	Tonelada	32,10	33,04	
Re-estiba carga Sólida a granel				
Re-estiba vía nave	Tonelada	5,00	5,14	
Re-estiba vía muelle	Tonelada	7,50	7,72	
Servicio especiales de contenedores				
Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente o sobrepeso	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa	
Conexión power pack (clip - on o Genset)	Por contenedor/operación	25,69	26,44	
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa	
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	10,27	10,57	
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	71,93	74,05	
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos				
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	Por TEU/día o fracción	libre	libre	
Días: 3 - 8 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,22	8,46	
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	10,28	10,58	
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,42	15,87	
Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo				
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre	
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/periodo	8,22	8,46	
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,42	15,87	
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo				
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre	
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,22	8,46	
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,42	15,87	

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

59. Asimismo, se puede mencionar que en el 2018 no se ha establecido un nuevo servicio especial en función a la nave.
60. 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, en todas

se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el REGULADOR iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.



las que se presentan, se realizó en agosto de 2018 y en un porcentaje que se encuentra alrededor del 2,95%, salvo por el servicio Uso de área operativa para almacenamiento de carga fraccionada del día 7 al 15 que se incrementó en 2,60%.

Cuadro N° 3 : Precio de servicios especiales en función a la carga, 2017 - 2018
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de	
		14/09/2017	22/08/2018
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores			
Importación/exportación llenos 48 horas	TEU/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	TEU/Día o fracción	20,55	21,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	30,82	31,72
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	43,15	44,42
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	77,07	79,34
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20 ^o con carga paletizada	Contenedor	174,68	179,83
Consolidación/desconsolidación contenedor 20 ^o con carga suelta	Contenedor	226,05	232,71
Consolidación/desconsolidación contenedor 20 ^o con carga suelta congelada	Contenedor	400,00	411,79
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	71,93	74,05
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	25,69	26,44
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operación	20,55	21,15
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,14	5,29
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	123,29	126,92
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	184,96	190,41
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	102,76	105,79
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	123,29	126,93
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	18,49	19,03
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	25,69	26,44
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,03	1,06
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,54	1,58
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,05	2,11
Movimientos extras	Tonelada o m3	7,70	7,92
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,14	5,29
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,30	0,31
Servicios especiales carga rodante			
Uso aérea - 48 horas		Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	25,69	26,44
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,27	10,57
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	7,70	7,92
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	25,69	26,44

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

61. Asimismo, el servicio de Uso de área operativa para el almacenamiento de carga sólida del día 16 en adelante que se incrementó en 3,3%. Finalmente, a diferencia de años anteriores, en el 2018 el Concesionario no ha establecido nuevos servicios.



IV.3. Cargos de Acceso

62. 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.
63. Al cierre del 2018, Terminal Paracas presentó cinco (5) contratos de acceso vigentes para que se brinden los servicios de practicaje y remolcaje. Los cuales se distribuyen en tres (3) con empresas que brindan el servicio de practicaje y dos (2) con empresas de remolcaje.

Cuadro N° 4 : Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2017- 2018

Servicio	2017		2018		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaje						
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/04/2017	31/03/2018	01/04/2018	31/03/2019	Adenda N° 3	0,00
Prácticos Marítimos S.A.	24/11/2017	23/11/2018	24/11/2018	23/11/2019	Adenda N° 4	0,00
Nautilus S.A.	14/12/2017	13/12/2018	14/12/2018	13/12/2019	Adenda N° 1	0,00
Remolcaje						
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	08/03/2017	07/03/2018	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 3	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	08/03/2017	07/03/2018	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 3	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

64. Durante el 2018, se renovaron vía adendas los cinco (5) contratos de acceso vigentes al inicio del periodo. Finalmente, el cargo de acceso para la facilidad esencial del servicio de practicaje y remolcaje ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55¹⁷, respectivamente; ello como resultado de la negociación directa entre Terminal Paracas y los usuarios intermedios. Cabe indicar que dichos montos no se han modificado desde el inicio de la Concesión¹⁸.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

65. 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.
66. 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

¹⁷ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

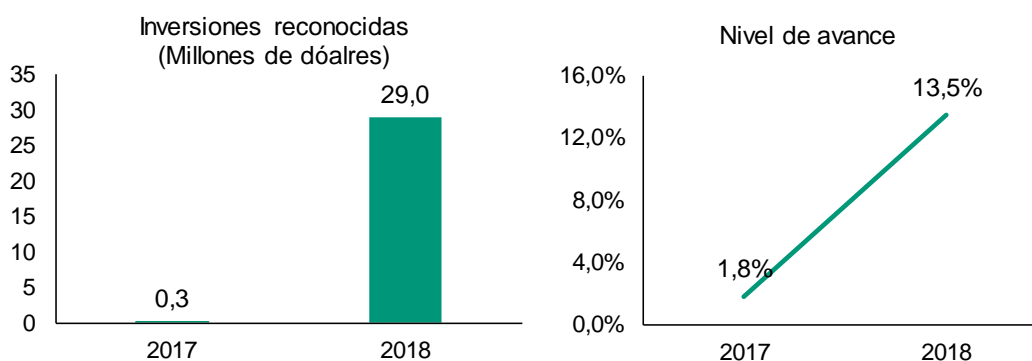
¹⁸ Para mayor detalle revisar los informes de desempeño de años anteriores de la Concesión.



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.

67. 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 (cabe notar que, al cierre de 2018, el total de carga atendida totalizó las 1 679 484 toneladas).
68. 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 de grava o 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 (durante 2018 se movilizaron 3,2 mil TEU).
69. 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.
70. Desde el 28 de marzo de 2018 se vienen ejecutando las obras correspondientes al equipamiento portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, las obras civiles de las Etapas 1, 2, 3 y 4, así como la construcción de áreas de almacenamiento como parte de la Inversión Complementaria.

Gráfico N° 8 : Inversiones reconocidas y nivel de avance, 2017 – 2018



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

71. La ejecución de las obras antes descritas se componen principalmente en (i) Obras de dragado en el canal de acceso, zona de maniobras y canal de acoderamiento (ii) Obras civiles y de equipamiento: muelle de 700 m, patio para contenedores y carga general, rehabilitación de edificios, almacenes y otros (iii) Obras de interconexión eléctrica, por una



inversión estimada de USD 186 millones incluido IGV y un plazo de 30 meses para su ejecución.

72. Además, como parte del compromiso para la ejecución de Inversiones complementarias¹⁹, se ha adquirido diverso equipamiento portuario por un importe estimado de USD 4.5 millones incluido IGV
73. Lo anterior generó inversiones reconocidas acumuladas, al 2018, de USD 33,5 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 13,5% en relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En particular, durante 2018, se reconocieron inversiones por un monto igual a USD 29,0 millones (incluido IGV) (ver Gráfico N° 8).

V.2. Pagos al Estado

74. 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.
75. 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 2017 - 2018
(Miles de Soles)

Concepto	2017	2018
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1 371,0	1 282,0
Ositrán	457,0	431,9
Total	1 828,1	1 713,8

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

76. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2018 superó los S/. 1,7 millones, monto inferior en 6,2% al pagado en el año anterior por ambos conceptos. Esta reducción se explica por los menores ingresos percibidos por el Concesionario que se verá con mayor detalle en párrafos posteriores.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

77. 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 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

¹⁹ 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.



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.

78. En el cuadro N° 6 se presenta el detalle de los niveles de servicios y productividad 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				
	Mar/May 17	Jun/Ago 17	Set/Nov 17	Dic 17/Feb 18
Requerimiento Trimestral: Máximo 20 minutos				
(En minutos)				
Inicio de operaciones comerciales de la nave	9	8	10	9
Desatraque de la nave	12	11	12	13
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel 1/	41	37	89	35
Recepción de contenedores	15	14	14	14
Entrega del contenedor	21	19	17	34
Requerimiento Individual: Máximo 30 minutos				
(Número de operaciones que no cumplieron)				
Inicio de operaciones comerciales de la nave	0	0	0	0
Desatraque de la nave	1	0	0	2
Entrega de carga fraccionada y sólida a granel	4747	4223	5700	4061
Recepción de contenedores	14	845	25	17
Entrega del contenedor	24	60	85	1

1/ Sólo en este caso el tiempo máximo es de 30 minutos.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

79. El cuadro anterior muestra que, en los últimos 4 trimestres analizados, el Concesionario cumplió con el nivel promedio trimestral establecido en los siguientes tres indicadores: *Inicio de operaciones comerciales de la nave*, *Desatraque de la nave* y *Recepción de contenedores*.
80. De otro lado, en los indicadores de Tiempo de entrega de carga fraccionada y sólida a granel y tiempo de entrega del contenedor, el Concesionario no ha cumplido con los niveles máximos establecidos contractualmente en los últimos 4 trimestres analizados (con excepción del trimestre comprendido entre junio y agosto de 2017 para el caso del tiempo de entrega del contenedor. Debe mencionarse que dichos indicadores son los que presentan el mayor número de incumplimientos desde el inicio de la Concesión.
81. 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, si cumple. Por ejemplo, el indicador tiempo de recepción de contenedores, tuvo 25 y 17 operaciones, en los trimestres de Set/Nov 17 y Dic 17/Feb 18, respectivamente; en las que no se cumplió con los niveles establecidos contractualmente, pero en el promedio trimestral de dicho indicador cumplió con el nivel establecido.
82. Del mismo modo, para el primer trimestre del 2018, el indicador desatraque de la nave tuvo dos (2) operaciones en la que incumple con el tiempo máximo de 30 minutos, empero en la medición trimestral si cumplió con tiempo máximo establecido en el Contrato de Concesión.
83. Sin perjuicio de lo anterior, debe resaltarse el nivel de incumplimiento que presenta el Concesionario sobre el indicador *Entrega de carga fraccionada y sólida a granel*. Ello sobre todo porque el número de operaciones que no cumplen con el tiempo máximo (30 minutos)



son la mayoría de casos. En efecto, en los trimestres de Mar/May 17, Jun/Ag 17 y Set/Nov 17 el porcentaje de operaciones que incumplen con el tiempo establecido son el 53,1%, 51,8% y 76,4%, respectivamente.

84. De otro lado, en el Cuadro N° 7 se presentan los niveles de rendimientos que ha registrado el Concesionario durante los 4 últimos trimestres analizados, tanto para la carga a granel como para la carga fraccionada. En el caso de la carga a granel (líquida y sólida), se observa que en el 2018 se cumplió en todos los trimestres con los niveles establecidos contractualmente.
85. 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 segundo trimestre del 2017 al primer trimestre del 2018 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.

Cuadro N° 7 : Niveles de rendimiento para carga sólida y fraccionada (En toneladas/hora)					
Indicadores de niveles de servicio y productividad	Requerimiento	11 Trimestre	12 Trimestre	13 Trimestre	14 Trimestre
		Mar/May 17	Jun/Ago 17	Set/Nov 17	Dic 17/Feb 18
Rendimiento de embarque y descarga de carga a granel					
Carga Líquida	Mínimo 140	S.M.	145,4	171,9	152,45
Carga Sólida (sal)	Mínimo 800	1019,64	1210,74	1002,35	1222,37
Carga Sólida (granos)	Mínimo 200	310,51	419,9	402,01	473,72
Carga Sólida (chatarra)	Mínimo 200	323,97	393,99	231,93	323,1
Carga Sólida (Hierro)	Mínimo 200	S.M.	634,47	364,02	514,13
Rendimiento de embarque y descarga de carga fraccionada					
Fierro	Mínimo 150	166,77	S.M.	167,39	239,33
Tubos de acero	Mínimo 150	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.
Fertilizantes	Mínimo 130	S.M.	132,42	144,02	76,62
Palanquilla	Mínimo 250	376,6	248,52	247,1	425,19
Harina de pescado	Mínimo 40	S.M.	S.M.	S.M.	S.M.

S.M.: sin movimiento.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

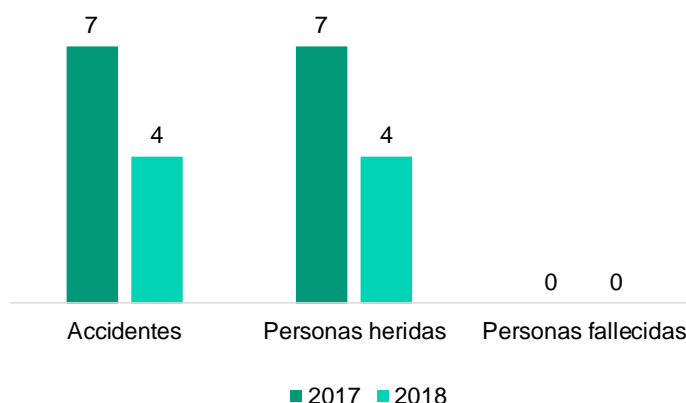
86. De otro lado, en el caso de la carga fraccionada, no se han registrado movimientos de Tubos de acero y de Harina de pescado durante los últimos 4 trimestres analizados. En general, en el caso de los Tubos de acero no se han presentado movimientos en lo que va de la Concesión.
87. Finalmente, cabe mencionar que también existen indicadores de rendimiento para carga rodante que el Concesionario debe 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, no existe movimientos sobre la referida carga, por lo que no corresponde analizar dichos indicadores.

VI.2. Accidentes

88. En el 2018, se han presentado un total de cuatro (4) accidentes en la Concesión, número menor al registrado en el 2017 (7). Este número de accidentes, al igual que el 2017, 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, es decir, accidentes con daños materiales y heridos.



Gráfico N° 9 : Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2017 - 2018



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

89. En cuanto al número de reclamos, en el 2018 al Concesionario no se le ha presentado algún reclamo. De la misma manera, respecto sanciones derivadas de algún procedimiento administrativo sancionador o penalidad por incumplimiento contractual no se ha registrado alguno durante dicho año.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de resultados

90. En el año 2018, Terminal Paracas tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 12,8 millones, lo cual representó una disminución de 8,8% respecto al año anterior, principalmente, por una disminución en los ingresos por servicios especiales (en función a la nave y a la carga) y por otros servicios, los cuales disminuyeron en USD 1,2 millones (-55,0%) y en USD 0,6 millones (-40,1%), respectivamente.
91. Adicionalmente, a diferencia del año anterior, durante 2018 el Concesionario ha registrado ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 54,8 millones. Sin embargo, estos mismos ingresos fueron gastados en el mismo año de ejercicio. Cabe mencionar que los ingresos por el servicio de construcción se reconocen con cargo a un activo intangible. Asimismo, debe señalarse que este tipo de ingresos surgen a partir del inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas, que como sea indicado iniciaron en marzo de 2018.
92. En línea con los ingresos, los costos del servicio presentaron una reducción del 17,9% alcanzando un monto de USD 4,9 millones. Ello fue influenciado principalmente por la reducción de 48,6% en los costos por servicios prestados por terceros (equivalente a USD 1,1 millón menos que el 2017).
93. Lo anterior muestra que los ingresos se redujeron en menor proporción que los costos, por lo que el Concesionario muestra tener mayor eficiencia en la comercialización de servicios que el año anterior. En efecto, el ratio utilidad bruta sobre ingresos se ha incrementado de 57,2% en el 2017 a 61,5% en el 2018.



Cuadro N° 8 : Estado de resultados
(Miles de dólares)

Concepto	2018	2017
Ingresos de servicios portuarios	12 812	14 050
Ingreso por servicios de construcción	54 799	-
Costo de servicios	(4 939)	(6 019)
Costo por servicio de construcción	(54 799)	-
Utilidad bruta	7 873	8 031
Gastos de administración	(5 170)	(3 921)
Gastos de ventas	(112)	(106)
Utilidad operativa	2 591	4 004
Otros gastos financieros	(284)	(4)
Ingresos financieros, neto	(529)	48
Diferencia en cambio, neta	(239)	(51)
Utilidad antes de impuesto a la renta	1 539	3 997
Gasto por impuesto a las ganancias	(775)	(1 106)
Utilidad del periodo	764	2 891
Instrumento derivados	(4 210)	-
Impuesto a las ganancias	1 095	-
Total de resultados integrales del periodo	-3 115	2 891

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Por su parte, la utilidad operativa también ha presentado una reducción en el 2018 del orden del 35,3%. En contraste con la utilidad bruta, esta reducción muestra una menor eficiencia en la gestión por parte del Concesionario, toda vez que el ratio utilidad operativa sobre los ingresos se ha reducido pasó de 28,5% en el 2017 a 20,2% en el 2018. Lo cual se explica por un aumento en USD 1,4 millones en los gastos administrativos lo cuales se concentran en servicios prestados por terceros y gastos en personal.
95. Finalmente, la utilidad del periodo fue inferior en USD 2,1 millones (-73,6%) respecto al 2017. Lo cual muestra una menor eficiencia total (ratio utilidad neta/ ingresos) respecto a los tres últimos años que correspondieron a 20,6%, 13,2% y 21,3% en los años 2015, 2016 y 2017, respectivamente.

VII.2. Estado de situación financiera

96. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera, se observa que la Terminal Paracas sigue incrementando el valor de sus activos al pasar de USD 17,5 millones en el 2017 a USD 94,9 millones en el 2018 (+441,6%)²⁰. Este resultado se vio influenciado, principalmente, por un aumento del Activo No Corriente que alcanzó el monto de USD 69,6 millones (USD 59,8 millones adicionales) en el 2018. En menor medida por el incremento del Activo Corriente que alcanzó el valor de USD 25,2 millones (USD 17,6 millones adicionales).
97. El incremento de los Activos Corrientes, que contó con una participación de 26,6% del Activo Total en el 2018, se da por el incremento de la cuenta Otras cuentas por cobrar y Servicio contratados por anticipado que aumentaron en USD 10,2 millones y USD 9,5 millones, respectivamente. Respecto al aumento de las Otras cuentas por cobrar se da por el crédito fiscal generado por las facturas de obras civiles y otros por la construcción del terminal portuario, la misma que va ser solicitada por el Concesionario en el 2019. En cuanto a los Servicios contratados por anticipado consistieron en los anticipos otorgados a las empresas que van a construir del terminal portuario.

²⁰ En el 2017 el activo de Terminal Paracas tuvo un incremento de 25,6% respecto al 2016.



Cuadro N° 9 : Estado de situación financiera
(Miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 765	1 371	Cuentas por pagar comerciales	7 640	256
Inversiones a valor razonable con cambios en resultados	-	2 210	Retribuciones por pagar	46	60
Fondos sujetos a restricción	4	41	Otras cuentas por pagar	1 115	1 320
Cuentas por cobrar comerciales	319	1 176	Instrumentos financieros derivados	49	-
Otras cuentas por cobrar	10 334	96			
Suministros	326	242			
Activos del contrato	436	32			
Servicios contratados por anticipado	12 064	2 529			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	25 248	7 697	TOTAL PASIVO CORRIENTE	8 850	1 636
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Activos intangibles	62 758	7 920	Obligaciones financieras	46 323	-
Instalaciones y equipo, neto	6 092	1 903	Prestamos accionistas	7 738	-
Activo por impuestos diferidos	789	-	Instrumentos financieros derivados	4 648	-
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	69 639	9 823	Pasivo por impuesto diferido	-	116
			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	58 709	116
			TOTAL PASIVO	67 559	1 752
			PATRIMONIO		
			Capital emitido	21 318	7 361
			Reserva Legal	884	608
			Reserva de cobertura	(3 115)	-
			Resultados acumulados	8 241	7 799
			TOTAL PATRIMONIO	27 328	15 768
TOTAL ACTIVO	94 887	17 520	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	94 887	17 520

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. De otro lado, el incremento del Activo No Corriente, que representa el 73,4% del total de Activos, se produjo por el considerable incremento de los activos intangibles que aumentaron en USD 54,8 millones respecto al año anterior (casi tienes veces más). Ello es esperable por el inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas en el 2018, siendo que las obras en curso consistieron en Obras Civiles por un monto de USD 26,9, Sistema de electrificación por un monto de USD 11,1 millones y Dragado por un monto de USD 10,6 millones.
99. La Concesión también presentó un incremento en los Pasivos equivalente a USD 65,8 millones. Dicho incremento se explica por las Obligaciones financieras de largo plazo asumidas por el Concesionario en febrero de 2018. Dichas obligaciones tienen como propósito financiar los gastos de capital y otros costos y gastos relacionados con la construcción del TPGSM. Los acreedores son Corporación Financiera de Desarrollo S.A. - COFIDE, Corporación Andina de Fomento - CAF y Banco Santander S.A.
100. Finalmente, el Patrimonio neto presentó un incremento del 73,3% respecto al 2017, resultado, principalmente, de la variación del Capital emitido que aumentó en casi dos veces a lo presentado en el año anterior. Al respecto, durante el 2018, la junta de accionistas aprobó, hasta en tres oportunidades la ampliación del capital, por USD 3,7 millones, USD 6,6 millones y USD 4,1 millones manteniendo una estructura accionarial como sigue Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e participacoes S.A. (32,5%) y Tucumann engenharia Empreendimentos Ltda. (32,5%).

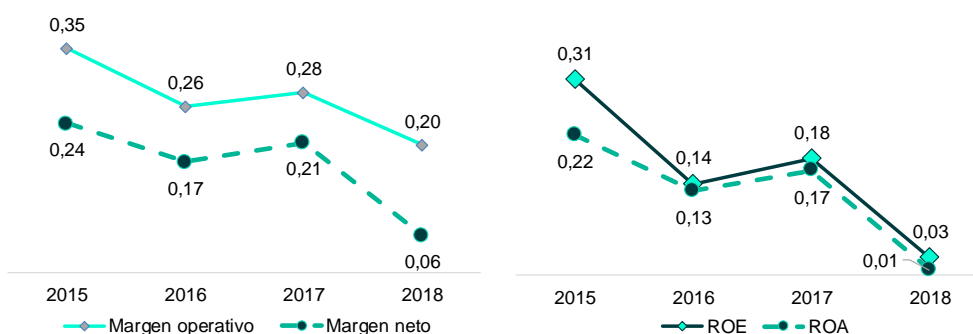


VII.3. Indicadores financieros

a) Ratios de rentabilidad

101. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa para generar ingresos por encima de sus gastos (utilidades). En general se aprecia que, los ratios de margen operativo y neto experimentaron una tendencia decreciente en los últimos cuatro años, siendo la mayor caída la registrada en el 2018. Así, el último año, la Concesión generaba por cada dólar vendido una utilidad operativa de USD 0,20 y por cada dólar de ingreso una utilidad neta de USD 0,06.
102. En esa misma línea, la rentabilidad del accionista (ROE²¹) y la rentabilidad de la Concesión (ROA²²) presentaron reducción significativas. Para el accionista cada dólar invertido le generaba USD 0,03, mientras para la Concesión generaba USD 0,01.

Gráfico N° 10 : Ratios de rentabilidad, 2015 - 2018



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Sin embargo, los resultados presentados pueden ser esperables toda vez que se relaciona con la etapa de ejecución de obras en que se encuentra la Concesión. Es decir, no estaría operando con toda su capacidad.

b) Ratio de liquidez

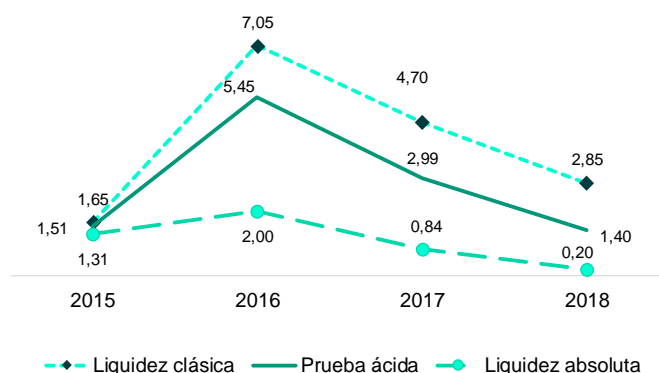
104. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico y prueba ácida mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuente con el efectivo necesario para dicha acción.
105. Tal como se aprecia en el Cuadro N° 11, el Concesionario evidencia una situación en la que el ratio es mayor que la unidad, lo cual significa que el Concesionario puede respaldar sus acreencias de corto plazo, es decir, presenta los activos líquidos necesarios para cubrir sus pasivos corrientes. Sin embargo, el ratio de liquidez clásica registró un nivel relativamente alto durante 2018, lo cual se explicaría por los pagos anticipados que se ha realizado por la construcción del terminal portuario. Por su parte, el ratio Prueba ácida muestra un valor más próximo a la unidad.

²¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.



Gráfico N° 11 : Ratios de liquidez, 2015 - 2018



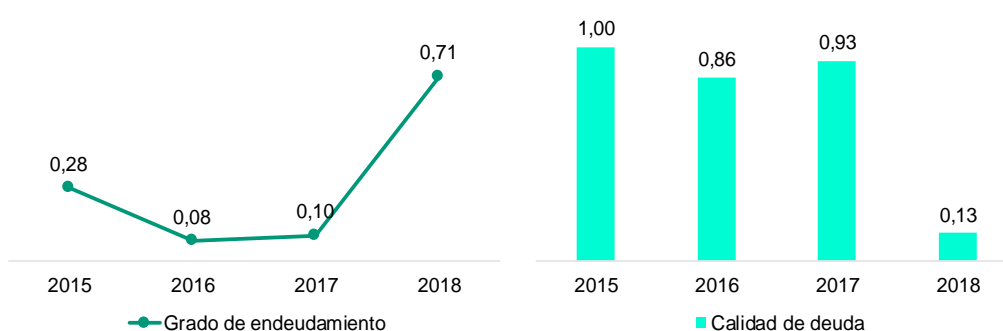
Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Finalmente, la liquidez absoluta o liquidez inmediata muestra un valor de 0,20, lo cual significa que cuenta con USD 0,2 en caja por cada dólar de deuda de corto plazo. Dicho valor es razonable en la medida que este ratio contrasta solo el activo más líquido como es el activo en caja y bancos.

c) Ratio de endeudamiento

107. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50% (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60% (mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
108. El Gráfico N° 12 nos muestra que los primeros tres años, los ratios indicaban que la Concesión estaba sostenida por deuda los accionistas. Esta situación es propia o esperable de un escenario en la que aún no se realizaba la ejecución de las obras para la construcción del terminal portuario. Es por ello que, en el 2018, el indicador grado de endeudamiento se incrementó de manera importante, mostrando que el 70% de la Concesión es financiadas por terceros, lo cual guarda relación con el financiamiento realizado en febrero de 2018 para cubrir los gastos de capital y otros costos y gastos relacionados con la construcción del TPGSM.

Gráfico N° 12 : Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018



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



109. En cuanto a la calidad de deuda, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados menores indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo.
110. Sobre el particular, los resultados en el ratio calidad de deuda que se muestran en el gráfico anterior, al igual que el grado de endeudamiento, nos indican una situación particular para los años 2015 al 2017. La deuda de corto plazo presentaba una mayor importancia relativa que la deuda de largo plazo, lo cual no correspondería una estructura de deuda con terceros idónea. Sin embargo, este hecho cambió en el 2018, producto de como ya se mencionó el financiamiento adquirido de parte de COFIDE, CAF y Banco Santander S.A., por lo que un valor 0,13, en el 2018, muestra una mejor estructura de deuda con terceros.

VIII. CONCLUSIONES

111. El informe de desempeño del año 2018 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:
 - (i) El número de naves que recaló en el Terminal Portuario General de San Martín durante el 2018, registró una reducción de 18,0% (31 naves menos) lo cual se explica por el inicio de ejecución de la inversiones comprometidas en marzo del 2018. Asimismo, por el tipo de productos que se movilizan en este terminal, las naves tipo tramp siguen siendo las presentan mayor participación.
 - (ii) Por su parte, la carga presentó un ligero incremento en el 2018 (+2,4%) el cual se explica por una mayor movilización de carga no contenedorizada y, en particular, en el proceso de importación, es decir, el volumen de importación se incrementó respecto al año anterior (+5,1%). Lo cual hace concluir que las obras que se ejecutaron durante el 2018 están relacionadas con el manejo de la carga en contenedores, lo cual explica su reducción de 74,8% en contenedores llenos movilizados y de 73,3% de contenedores vacíos.
 - (iii) El Terminal Portuario General de San Martín sigue caracterizándose por presentar una importante movilización (en toneladas) de carga sólida a granel respecto a los otros tipos de carga (representó el 80,6% en el 2018), los principales productos están vinculados a carga variada como arábigo, chatarra y sal industrial. Sin perjuicio de ello, el tipo de carga que aportó más al incremento de los productos movilizados fue la carga fraccionada que movilizó 73,4 miles de toneladas adicionales al año anterior, el mismo que se concentró en la importación de la palanquilla de acero. Por su parte, la carga líquida a granel sigue mostrando una movilización poco frecuente, en el 2018 se movilizó en tres oportunidades y, finalmente, la carga rodante al igual que en el 2017 no presentó operación. El tráfico de pasajeros se incrementó en 42,5% y mantiene sus características de ser pasajeros internacionales y concentrarse en el primer y último trimestre del año.
 - (iv) Las tarifas de los servicios estándar presentaron un ajuste, en agosto del 2018, no mayor al 2,95% correspondiente a la inflación de los EE.UU. A diferencia de años anteriores, en el 2018 no se brindó un servicio especial nuevo; asimismo, el incremento en el precio de los servicios especiales ha sido similar al que los precios regulados (2,95%), salvo por algunos servicios, por ejemplo, el servicio *Uso de área operativa para el almacenamiento de carga sólida del día 16 en adelante* que se incrementó en 3,3%. En cuanto al cargo de acceso, no hubo mayor variación respecto al 2017, se renovó a todos los usuarios intermedios que venían brindando el servicio y en los mismos términos en cuanto al cargo de acceso, esto es, USD 0,0 (sin IGV) para brindar el servicio de practicaje y USD 112,55 (sin IGV) para el servicio de remolcaje.



- (v) En el 2018, las inversiones han presentado una mayor dinámica por el inicio de la ejecución de obras de la Etapa I, las cuales consisten en el dragado, muelle de 700 m., patio de contenedores y carga general, rehabilitación de edificios, almacenes, obras de interconexión eléctrica, entre otras. Dicha ejecución de obras, en el 2018, representó un monto de USD 29,0 millones de inversiones reconocidas lo que significó un nivel de avance en la inversión comprometida de 13,5%.
- (vi) Con relación a los pagos al Estado, el concesionario transfirió un total de S/. 1,7 millones, lo cual representó una reducción de 6,2% respecto al año anterior. Cabe señalar que, el 74,8% de las transferencias (S/ 1,3 millones) corresponde a los pagos por concepto de retribución; mientras que el 25,2% restante (S/ 0,4 millones) corresponde a los pagos por concepto de aporte por regulación.
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió de manera estricta con los niveles de servicio e indicadores de productividad a nivel de promedio trimestral, para los indicadores de *inicio de operaciones comerciales de la nave*, *desatraque de la nave* y *recepción de contenedores*; en contraste, los indicadores de *entrega de carga fraccionada y sólida a granel* y *entrega del contenedor*, sigue presentando promedios mayores al establecido contractualmente.
 - El nivel de incumplimiento se acentúa más al medirlo por operación, al respecto, el único indicador que cumple el Concesionario es el de *Inicio de operaciones comerciales de la nave*. El indicador que presenta el mayor número de operaciones con incumplimientos es el de *Entrega de carga fraccionada y sólida a granel* que del total de operaciones realizadas más del 50% no cumplen con el tiempo máximo en el que se debe realizar según Contrato de Concesión.
 - En cambio, el Concesionario ha cumplido de manera estricta con los niveles de rendimiento para la descarga y el embarque sobre la carga sólida a granel, mientras, en el caso de carga fraccionada presenta incumplimientos en el caso de fertilizantes y palanquilla, aunque sobre este último en el primer trimestre del 2018 cumplió con nivel acordado.
 - El número de accidentes registró una disminución en el 2018, pasó de 7 accidentes en el 2017 a 4 accidentes en el 2018, generando un aumento similar en el número de heridos. Cabe destacar que todos los accidentes, al igual que el año anterior, fueron del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero sin fatalidad.
 - En cuanto al número de reclamos, sanciones y penalidades, el Concesionario no ha presentado ninguno de estos en el 2018, al igual que en el 2017.
- (viii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Estado de situación financiera muestra que el Activo de la Concesión alcanzó el valor de USD 94,9 millones lo que significó un incremento de 441,6% durante 2018, como consecuencia directa el aumento en los Activos No Corrientes (USD 54,8 millones adicionales) derivado de las ejecución de las inversiones correspondientes a la Etapa I de las inversiones comprometidas. Tales como obras civiles por un monto de USD 26,9 millones, sistema de electrificación por un valor de USD 11,1 millones y dragado por un valor de USD 10,6 millones. En ese mismo sentido, los Pasivos también presentaron un incremento de USD 65,8 millones adicionales respecto al año anterior, el mismo que se relaciona con los préstamos de terceros para el financiamiento de las ejecución de obras ya señaladas. Finalmente, el patrimonio neto también presentó un incremento (+73,3%) alcanzando el valor de USD 27,3 millones, ello motivado por la



ampliación del capital que se dio hasta en tres oportunidades, ello sin modificar la composición accionarial que se presentaba en el 2017.

- Los Estados de resultados muestran ingresos de USD 12,8 millones en el 2018 (-8,8%), lo cual generó una utilidad operativa de USD 2,6 millones (-35,3%) y una utilidad neta de USD 0,7 millones (-73,6%), con lo cual el Concesionario presenta una mayor eficiencia en la comercialización de servicios, menor eficiencia operativa y menor eficiencia total respecto al año anterior.
- Durante 2018, los ratios financieros mostraron una caída en la rentabilidad de la Concesión, ROA, y de los accionistas respecto a años anteriores. Mientras en el 2017, por cada dólar invertido en la Concesión se rentabilizaba con USD 0,17 y USD 0,18 para la Concesión y para el accionista, respectivamente, en el 2018, las rentabilidades pasaron a USD 0,01 y USD 0,03 por cada dólar invertido. En esa misma línea, los ingresos presentaron una menor rentabilidad por cada dólar vendido en el 2018, así cada dólar de ingreso generaba USD 0,06 de utilidad neta, mientras en el 2017 generaba USD 0,21.
- Por su parte, los ratios de liquidez se aproximan a la unidad, en particular, la prueba ácida (1,4) que elimina los activos corrientes menos líquidos. Ello indica que el Concesionario cuenta con los activos corrientes suficientes para cubrir sus deudas de corto plazo; asimismo, un valor de 0,20 en el ratio liquidez absoluta es razonable toda vez que este ratio solo considera la cuenta efectivo y bancos, es decir, el 20% de su deuda de corto plazo lo tiene en bancos. Finalmente, en el 2018, los ratios de endeudamiento reflejan el importante financiamiento con terceros que ha tomado el Concesionario, el cual representa el 71% de los activos y el ratio calidad de deuda (0,13) muestra una mejor estructura de endeudamiento, respecto a años anteriores, en el sentido que la deuda de largo plazo representa una mayor importancia relativa que la deuda de corto plazo, con lo cual el Concesionario no tendría problemas con cumplir con sus obligaciones con terceros.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
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	<ul style="list-style-type: none">▪ <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: <ul style="list-style-type: none">- 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

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: <ul style="list-style-type: none">- 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: <ul style="list-style-type: none">- 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: <ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Arbitraje:<ul style="list-style-type: none">- 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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none">▪ 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:<ul style="list-style-type: none">- Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT)- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT)- 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	<p>Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none">- Término por Vencimiento del Plazo.- Término por Mutuo Acuerdo.- Término por incumplimiento del Concesionario.- Término por incumplimiento del Concedente.- Término por decisión unilateral del Concedente.- Término por Fuerza mayor o caso fortuito.- Otras causales no imputables a las partes.	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 103-106)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ 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:<ul style="list-style-type: none">a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; yb) El recalcular 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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - <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>: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 <p>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.</p>	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. <p>Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.</p>	Cláusula 8.25. (p. 73-74)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la concesión: ▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Por metro-eslora por hora: USD 0,54 ▪ <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional:</u> <ul style="list-style-type: none"> - 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> <ul style="list-style-type: none"> - Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb./Desc. Internacional 	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
24	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos 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
Período:	2014-2018

a.Tráfico						
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141
Carga total atendida	Toneladas	669 036	1 692 488	1 239 577	1 640 516	1 679 484
Carga por tipo de operación:						
Exportación	Toneladas	358 603	650 915	356 047	550 524	534 516
Importación	Toneladas	310 143	949 322	1 063 065	1 089 602	1 144 969
Cabotaje	Toneladas	250	92 250	-	-	-
Transbordo	Toneladas	40	-	-	-	-
Carga por tipo de producto:						
Indicador	Unidad medida	2014	2015	2016	2017	2018
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661	11 684	60 924	20 653
Fraccionada	Toneladas	60 569	263 510	344 009	244 819	318 239
Graneles líquidos	Toneladas	1 459	4 410	5 041	3 362	4 372
Graneles sólidos	Toneladas	607 007	1 398 275	1 058 379	1 331 411	1 336 220
Rodante	Toneladas	-	9 631	-	-	-
Contenedores	Unidades	-	1 011	1 044	6 251	1 625
Contenedores	TEU	-	2 022	2 050	12 408	3 218
b.Ingresos (Miles de dólares)						
Ingresos	Unidad medida	2014 1/	2015	2016	2017	2018
Carga sólida, fraccionada y líquida	Miles de dólares	3 651	9 786	8 647	9 061	9 999
Uso de amarradero	Miles de dólares	272	746	616	749	625
Servicio especial en función a la nave y la carga	Miles de dólares		445	529	2 131	959
servicios especiales no regulados	Miles de dólares		905	359	599	324
Otros servicios	Miles de dólares	183	841	450	1 510	905
Total	Miles de dólares	4 106	12 723	10 601	14 050	12 812

1/ En el 2014, el Estado Financiero Auditado no hace una distinción de los ingresos por *servicios especiales en función a la nave y a la carga* ni por *servicios especiales no regulados* como si lo hace en los años posteriores.

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@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
Oscar Ubillús Ramírez - Analista
Andrea Raza Herrera - Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante