



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Terminal Portuario General San Martín

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión del Terminal General San Martín

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1.Composición Accionaria del Concesionario.....	7
I.2.Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3.Área de influencia.....	9
I.4.Principales activos de la Concesión.....	10
I.5.Hechos de importancia.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios estándar.....	11
II.2. Servicios especiales.....	12
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes	12
III.2. Tráfico de servicios	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	24
VI.2. Accidentes.....	26
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades.....	26
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	27
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	27
VII.2. Análisis de ratios financieros.....	35
VIII. CONCLUSIONES	44
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	46
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	51



CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2023 - 2024	18
Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2023 - 2024	19
Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2023 - 2024	20
Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practica y remolcaje, 2023 - 2024	21
Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2023 - 2024	24
Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2024	27
Cuadro N° 7: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2024	28
Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024	31
Cuadro N° 9: Ratios de liquidez, años 2023 y 2024	36
Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024	38
Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024	41

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2023 - 2024	13
Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2023 - 2024	14
Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2023 - 2024	14
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2023 - 2024	15
Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2023 - 2024	16
Gráfico N° 6: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2024	17
Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2024	23
Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2024	25
Gráfico N° 9: Niveles de rendimiento, 2024	25
Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2024	26
Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2023 - 2024	26
Gráfico N° 12: Ingresos por prestación de servicios de TPGSM	28
Gráfico N° 13: Composición de los costos y gastos operativos de TPGSM, año 2024	29
Gráfico N° 14: Evolución de los resultados de TPGSM, periodo 2014 - 2024	30
Gráfico N° 15: Composición de activos de la empresa 2024	32
Gráfico N° 16: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014 - 2024	33
Gráfico N° 17: Composición de pasivos de la empresa 2024	33
Gráfico N° 18: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014 - 2024	34
Gráfico N° 19: Composición del patrimonio neto de la empresa	34
Gráfico N° 20: Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2014 - 2024	35
Gráfico N° 21: Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014 - 2024	37
Gráfico N° 22: Evolución del capital de trabajo, periodo 2014 - 2024	38
Gráfico N° 23: Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014 - 2024	39
Gráfico N° 24: Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014 - 2024	40
Gráfico N° 25: Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014 - 2024	42
Gráfico N° 26: Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014 - 2024	43

ILUSTRACIÓN

Ilustración 1: Etapas del proyecto	8
Ilustración 2: Área de influencia del Terminal Portuario General San Martín	9



RESUMEN EJECUTIVO

En el presente informe se realiza una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) durante el transcurso del año 2024. El informe describe el comportamiento de las principales variables de la empresa, como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicio y productividad), inversiones, entre otros.

El 21 de julio de 2014, el Terminal Portuario Paracas S.A. (en adelante, Concesionario o Terminal Paracas) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) suscribieron un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años, contados desde la suscripción del mismo.

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 Terminal Paracas deberá realizar una inversión de USD 249,1 millones (incluido IGV).

En el transcurso del año 2024 recalaron en el Terminal de Paracas 360 naves, lo que representó un aumento del 57,9 % con relación al año anterior en que se atendieron 228 naves. El tráfico total de carga fue de 3,8 millones de toneladas, un 48,3 % por encima de lo registrado en el año previo (2,6 millones de toneladas).

Por su parte, el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 36,0 miles de TEU en 2024, lo que resultó en un aumento de 194,6 % respecto al año 2023, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (95,6 %). Asimismo, alcanzó a movilizar 38,0 miles de TEU contenedores vacíos, acusando un crecimiento del 142,7 % con relación a lo movilizó el año 2023, explicada por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies.

Durante 2024, el terminal registró 243,2 miles de toneladas bajo operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, cayendo en un 20,2 % con respecto al año 2023. También se movilizaron 2963 miles de toneladas de carga sólida a granel, 45,9 % por encima del año 2023 (932 mil toneladas adicionales). La carga rodante registró 18,4 miles de toneladas de tráfico, disminuyendo en 31,5 % respecto al 2023. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, luego de haberse demandado 10 174 pasajeros en el 2023, para 2024 se totalizaron 13 768, entre nacionales (7887 pasajeros) e internacionales (5881 pasajeros). Esta cifra es 35,3 % superior a lo registrado en el 2023.

La actualización de las tarifas de los servicios regulados se realizó en función a la inflación de los EE. UU, que resultó ser del 2,89 %. Las tarifas del 2024 se encontraron entre el 2,76 % en el caso del Servicio Estándar a la nave de Uso de alquiler de amarradero y 2,89 % en el caso de todos los Servicio Estándar a la carga, excepto el Embarque o descarga de carga fraccionada (+2,88 %) y el Embarque o descarga de carga líquida a granel (+2,82 %).

De otro lado, en el 2024 estuvieron vigentes cuatro contratos de acceso, dos para los servicios de practica y dos para el de remolque, siendo todos contratos renovados. Los contratos de acceso fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practica el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolque fue de USD 0,0.

Durante el año 2024, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 3,71 millones correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias y Obras en función de la demanda – Etapas 2 y 3. Así, las inversiones acumuladas ascienden a USD 185,8 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 74,6 % con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones).

En cuanto a los pagos efectuados al Estado en 2024, estos alcanzaron los S/. 6,3 millones, lo que significó un aumento de 28,6 % respecto al año 2023. Es importante destacar que la Retribución a la APN representó, como en años previos, aproximadamente el 75,6 % del total de los pagos realizados por el Concesionario al Estado, mientras que el restante corresponde al Aporte por Regulación.



En relación con los resultados de los niveles de servicio registrados en el terminal durante 2024, algunos indicadores mostraron operaciones que excedieron los tiempos máximos establecidos. Estos incluyen los tiempos para el *inicio de operaciones comerciales de la nave*, *desatraque de la nave*, *entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel*, *recepción de contenedores* y *entrega de contenedores*, fueron excedidos en 6 (2,3 %), 3 (1,2 %), 28 169 (81,8 %), 721 (6,3 %) y 5 864 (54,8 %) oportunidades, respectivamente. Al revisar los indicadores correspondientes a los límites de promedios trimestrales, el servicio de inicio de operaciones comerciales de la nave, el servicio de desatraque de la nave y la recepción de contenedores cumplieron con el tiempo máximo establecido de 20 minutos.

En el 2024, se produjeron 53 accidentes en la concesión, lo cual tuvo como resultado 54 personas heridas; no habiéndose registrado ningún fallecido producto de dichos eventos. De otro lado, se presentaron 3 reclamos contra el Concesionario. Asimismo, aplicaron 4 sanciones al Concesionario por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM.

Respecto a la situación financiera de TPGSM durante 2024, los ingresos por servicios portuarios totalizaron USD 43,9 millones, mostrando un aumento de USD 11,0 millones (+33,5%) respecto al año anterior. Los ingresos provinieron principalmente de servicios como carga sólida, fraccionada y líquida, que representaron el 63,3% del total. Los costos de prestación de servicios portuarios aumentaron a USD 33,1 millones, reflejando un incremento de USD 6,9 millones (+26,5%), lo que constituyó el 75,4% de los ingresos totales. Este crecimiento en ingresos y costos determinó una utilidad bruta para 2024 de USD 10,8 millones, creciendo en USD 4,1 millones (+61,2%) respecto al año anterior. La utilidad operativa fue de USD 3,9 millones, incrementándose en USD 3,0 millones (+344,9%), mientras que la utilidad neta registró una pérdida de USD 3,1 millones, marcando una caída de USD 686 000 (-18,3%). Estas fluctuaciones se explican por un aumento considerable en los gastos financieros, superando el crecimiento de la diferencia entre ingresos y gastos de las operaciones a lo largo del período analizado.

El Estado de Situación Financiera de TPGSM al cierre del año 2024 refleja un total de activos por USD 203,4 millones, creciendo en USD 1,6 millones (0,8%) respecto al año anterior. Predominan los activos no corrientes, compuestos principalmente por activos intangibles que representan el 87,5% del total de activos. En cuanto a los pasivos totales, estos ascendieron a USD 148,2 millones, creciendo en USD 2,3 millones (1,6%) respecto a 2023, compuestos mayoritariamente por obligaciones financieras que constituyen el 87,8% de los pasivos de la empresa. El patrimonio neto de la empresa alcanzó USD 55,2 millones, mostrando una disminución de USD 714 (-1,3%), compuesto mayormente por capital social. A lo largo de los años analizados, tanto activos como pasivos y patrimonio han experimentado fluctuaciones, influenciadas por variaciones en activos intangibles y obligaciones financieras, reflejando una dinámica financiera que sigue marcada por la inversión en activos de concesión y la estructura de financiamiento de la empresa.

En cuanto a los indicadores financieros, se observa una caída en el ratio de liquidez corriente de 1,207 en 2023 a 1,104 en 2024, debido al menor incremento del activo corriente respecto al incremento del pasivo corriente. El ratio de prueba ácida también mostró una disminución, indicando una menor disponibilidad de activos líquidos, con un capital de trabajo positivo de que paso de USD 1,7 millones a USD 1,2 millones. En lo relativo al endeudamiento, el ratio Deuda/Patrimonio se incrementó de 2,609 en 2023 a 2,684 en 2024, reflejando una leve mayor dependencia de financiamiento externo. El ratio de endeudamiento del activo alcanzó un nivel de 72,9%, reflejando un mayor uso de financiamiento externo para respaldar los activos totales. De otro lado, disminuyó tanto la autonomía financiera, con un ratio que bajó de USD 0,383 en 2023 a USD 0,373 de patrimonio por cada dólar de pasivo total en 2024, como el ratio de calidad de la deuda, con los pasivos de corto plazo pasando de cubrir en el año 2023 el 5,6% de los pasivos totales al 7,9 % en el 2024. En términos de rentabilidad, si bien TPGSM experimentó una mejora en su margen neto, mantuvo un valor negativo de USD -0,07 por dólar de ingreso en 2024, frente a USD - 0,114 en 2023 es decir una menor rentabilidad negativa para los accionistas que se vio reflejada en un ROE de USD - 0,056 en 2024 (USD -0,067 en 2023), y un ROA de USD -0,015 en 2024 (USD - 0,019 en 2023), indicando una mejoría en la eficiencia en el uso de activos para reducir pérdidas.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. Al 31 de diciembre del año 2024, el accionariado del Terminal Paracas estaba compuesto por: Servinoga S.L. (35,0 %), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5 %), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5 %).
2. Servinoga S.L. pertenece al Grupo Nogar que es un Holding empresarial compuesto por 11 compañías, con más de 50 años de experiencia en comercio marítimo, operación portuaria y logística, el cual opera 7 terminales en España y Portugal. Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. tiene sus principales negocios concentrados en infraestructura, concesión de autopistas, terminales portuarios, administración de parques nacionales, producción de energía renovable y fondos de inversión. Por su parte, Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. desarrolla sus actividades en los sectores de infraestructura portuaria, aeroportuaria y obras industriales¹.
3. 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 %).

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 21 de julio de 2014, el MTC entregó en concesión por 30 años el TPGSM al Consorcio Terminal Portuario Paracas, mediante la modalidad "DFBOT" (*Design, Finance, Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés). Así, la concesión incluye el área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamiento portuarios para el diseño, construcción, conservación y explotación del terminal, debiendo transferir la infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión.
5. El Contrato de Concesión establece la constitución de una garantía de fiel cumplimiento a favor del Concedente, a fin de garantizar todas y cada una de las obligaciones. El importe inicial de la garantía es el equivalente al 10 % del valor de la inversión referencial en valores constantes, así como una garantía equivalente al 20 % de las inversiones complementarias.

Compromisos de inversión

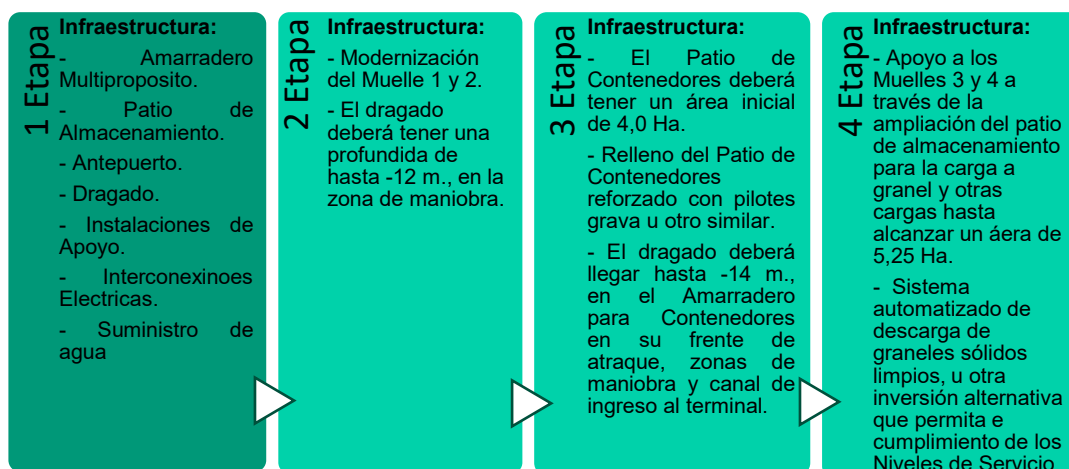
6. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, cuyo detalle se muestra en la Ilustración N° 1.
7. Las obras comprendidas en la Etapa 1, son denominadas obras iniciales y deben ejecutarse en un plazo máximo de 18 meses a partir de la fecha de suscripción de los contratos requeridos (apéndice 6.8 del Contrato de Concesión). Conforme a lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, las Etapas 2, 3 y 4 son denominadas obras en función de la demanda, las cuales se desarrollan siempre y cuando el nivel de demanda anual previsto en el Contrato de Concesión para efectos de la ejecución de cada Etapa se alcance antes del inicio el año 20 de la Concesión.
8. Al respecto, cabe agregar que el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, permite que se puedan ejecutar las obras en función de la demanda que considere necesarias antes de los plazos establecidos, siempre que cuente con la aprobación del Concedente (MTC) previa opinión de la APN. De acuerdo con lo señalado, el 11 de marzo de 2016 se aprobó la solicitud del Concesionario para que las etapas 1, 2, 3 y 4 se realicen en una sola².

¹ <https://www.pdparacas.com.pe/sobre-el-terminal/>

² De acuerdo con los Estados Financieros del Concesionario del ejercicio 2017, este pedido no afecta la operatividad ni la prestación de los servicios a los usuarios.



Ilustración 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Régimen tarifario

9. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de explotar el TPGSM bajo la modalidad de mono-operador; 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, quedando 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 de Ositrán (en adelante, REMA).
10. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, 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 Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
11. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar y por la prestación de los Servicios Especiales un precio o una tarifa, según corresponda.

Pagos al estado

12. 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.
13. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1 % del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación³.

Modificaciones al Contrato de Concesión

14. El 12 de diciembre de 2016 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 modificaciones se relacionan con: la definición de Agente Administrativo y De Garantías la, el adelanto de obras en función de la demanda, el procedimiento de revisión de tarifas, entre otras. En particular, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25,

³ Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.



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 17.13; y se incorporaron las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y Anexo 11-A.

I.3. Área de influencia

15. En general, un área de influencia es aquella área en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPGSM ubicado en la localidad Punta Pejerrey, en el distrito de Paracas, provincia de Pisco, el área de influencia comprende los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac⁴.

Ilustración 2: Área de influencia del Terminal Portuario General San Martín



Fuente: Plan Maestro Actualizado del TPGSM
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴ Actualización del Plan Maestro Portuario General San Martín al año 2018, publicado por la APN. Disponible en: <https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2020/10/Plan-Maestro-Portuario-TP-GENERAL-SAN-MARTIN.pdf> (último acceso: 16 de junio de 2023)



I.4. Principales activos de la Concesión

16. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*⁵, el Concesionario inició operaciones con la infraestructura que había venido siendo administrada por ENAPU, la cual comprendía:
- Un muelle con cuatro 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 zonas de almacenamiento de 73 897 m² en total, de las cuales ocho se encuentran en mal estado.
17. Luego de la concesión, como producto de las inversiones que ha venido ejecutando el Concesionario en el TPGSM, al cierre de 2024 dicho terminal cuenta con los siguientes activos⁶:
- Antepuerto de 1 hectárea.
 - Pavimento aledaño: 0,46 hectáreas
 - Amarraderos multipropósito (1 y 2) y para contenedores (3 y 4) con una longitud mínima de 350 metros y 39,5 metros de ancho
 - Dragado: En amarraderos 1 y 2 hasta una profundidad mínima de -12 metros; y amarraderos 3 y 4 una profundidad mínima de -14 metros.
 - Patio de Almacenamiento de Contenedores: 4 Hectáreas para carga de contenedores y 5.25 Hectáreas para carga general.
 - Plataforma de contenedores refrigerados.
 - Edificios Administrativos, Aduanas y de Entidades Públicas (remodelados)
 - Obras de Electrificación, Interconexión Eléctrica a Sistema Interconectado Nacional.
 - Almacenes: 6000 m² para graneles y 3000 m² para carga general
 - 6 balanzas para el pesaje de Camiones de hasta 80 toneladas
18. Asimismo, al cierre de 2024, el TPGSM cuenta con el siguiente equipamiento portuario⁷:
- 2 Grúas móvil Liebherr LHM 550
 - 1 Grúa manipuladora
 - 6 Grabs tipo cuchara para la manipulación de granel de 45 m³, 28m³ y 25m³.
 - 1 Tolva ecológica
 - 1Tolva Semiecológica
 - 4 Montacargas Reach Stackers
 - 9 Terminal trucks
 - 9 Semiremolques
 - 5 Tolvas graneleras
 - 408 Plugs Reefer
 - 2 Excavadoras
 - 5 Cargador Frontal

I.5. Hechos de importancia

19. En el Terminal Portuario General San Martín – Pisco, se recibieron las siguientes inversiones complementarias: IC N° 45 “Equipamiento Portuario – Tolva Ecológica para Clinker”, IC N° 47 “Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Domésticas con Fines de Reúso”, IC N° 48 “Equipamiento Portuario - Porta Contenedores”, IC N° 49 “Equipamiento Móvil - Camionetas para Supervisión Operativa”, IC N° 52: “Mejoramiento del Sistema de Tomas para Reefer racks”

⁵ 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.

⁶ Plan de Negocios de TPGSM 2025

⁷ Plan de Negocios de TPGSM 2025



(duplicando su capacidad de 408 a 816 tomas eléctricas) y, por último, la IC N° 54: “Equipamiento para soporte operativo de contenedores”, encontrándose operativas al 31 de diciembre del 2024.

20. Asimismo, como Adelanto de Obras en Función a la Demanda para el año 2024, se han recepcionado las siguientes obras: Etapa 2 - “Grúa móvil Liebherr LHM 420” y Etapa 3 “Equipamiento Portuario – Porta Contenedores”, equipos que se encuentran operativos desde el 22 de abril y 13 de diciembre del 2024, respectivamente. Finalmente, desde el 1 de marzo de 2024 se encuentra en ejecución la Obra de Inversión Complementaria “Solución de Terminal Operating System TOS” que presenta un avance estimado del 74 % al 31 de diciembre de 2024.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, el Concesionario puede prestar servicios 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 la carga al terminal hasta que la nave en que se embarque 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 de la carga en el terminal hasta cuarenta y ocho (48) horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar.

14. De acuerdo con 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.
18. 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:

19. 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 de que sea necesario. En cuanto a la tarifa esta será cobrada a la agencia marítima.

II.2. Servicios especiales

20. 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. Es importante precisar que el Concesionario está facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que los soliciten y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios estándar.
21. Para ello, el Ositrán 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

22. 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 practica y remolaje. 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.
23. La prestación de los servicios esenciales de practica y remolaje 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

24. En esta sección se realiza un análisis descriptivo de las principales variables relacionadas a la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal General San Martín para el año 2024. Con este objetivo, se emplea la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁸.
25. En el transcurso del año 2024, el tráfico total de carga fue de 3,8 millones de toneladas, un 48,3 % por encima de lo registrado en el año previo (2,6 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, el valor alcanzado en 2024 fue superior en 140,8 % que lo registrado durante el año 2019.

III.1. Principales clientes

26. En cuanto a los servicios que presta el Concesionario, estos se dirigen a dos tipos de usuarios: líneas navieras y consignatarios de la carga, desde 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 en qué terminal realizar la descarga o

⁸ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



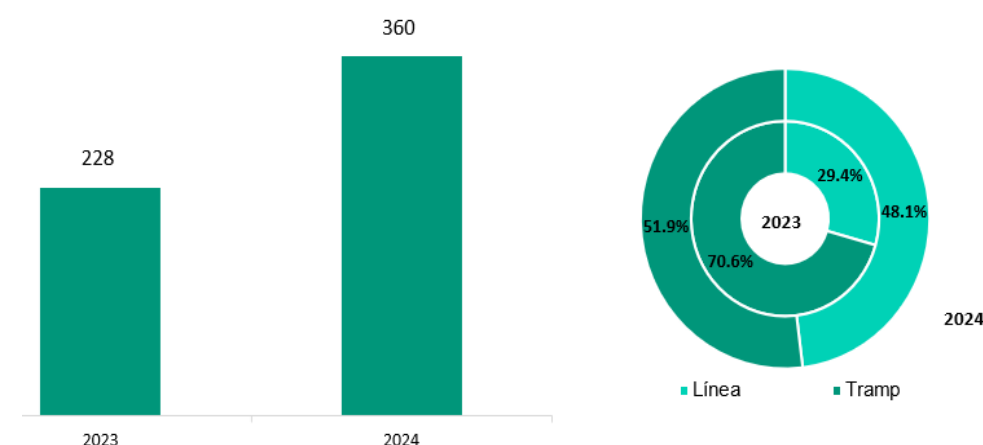
embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.

III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio estándar a la nave

27. En lo que respecta a la evolución del número de naves atendidas, en el 2024 recalieron en el Terminal Paracas 360 naves, lo que representó un aumento del 57,9 % respecto del año 2023 (donde se atendieron 228 naves).

Gráfico N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2023 - 2024



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Las líneas navieras atendidas en el terminal se clasifican según el tipo de servicio: en línea o *tramp*⁹. El servicio en línea se asocia a naves que embarcan carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2024, este tipo de naves representó el 48,1 % del total de naves que atracaron en el TPGSM. El resto de las naves, es decir el 51,9 %, fueron naves del servicio *tramp*.
29. Al analizar la distribución de las naves según el tipo de carga que movilizan, podemos subrayar que las principales naves que atiende TPGSM son portacontenedores (47,8 %), graneleros (29,6 %) y de carga general (12,4 %). Finalmente, cabe indicar que el 10,2 % restante fueron naves diversas como *reefers*, pesqueros, entre otros.
30. En cuanto a la capacidad de las naves¹⁰, la mayor parte de las de naves que atracan en el TPGSM poseen una capacidad superior a los 20 000 UAB; en particular, en el 2024, aproximadamente el 41,4 % de las naves estuvieron en dicho rango.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

31. Respecto al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 36,0 miles de TEU¹¹ en el transcurso del año 2024, lo que resultó en un aumento de 194,6 % respecto al año 2023 (en el 2023 se registró un aumento del 130,5 %). El servicio para la

⁹ El servicio de línea o regular se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Esta modalidad es adecuada para la carga general y contenerizada. Mientras que, el servicio *tramp* o irregular se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente para efectuar uno o vanos viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. Esta modalidad tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición a la modalidad de línea. Es la modalidad usual para el transporte de mercadería a granel. Tomado de la propuesta tarifaria de TISUR para el periodo 2019-2024.

¹⁰ Medidos en unidades de arqueado bruto (UAB).

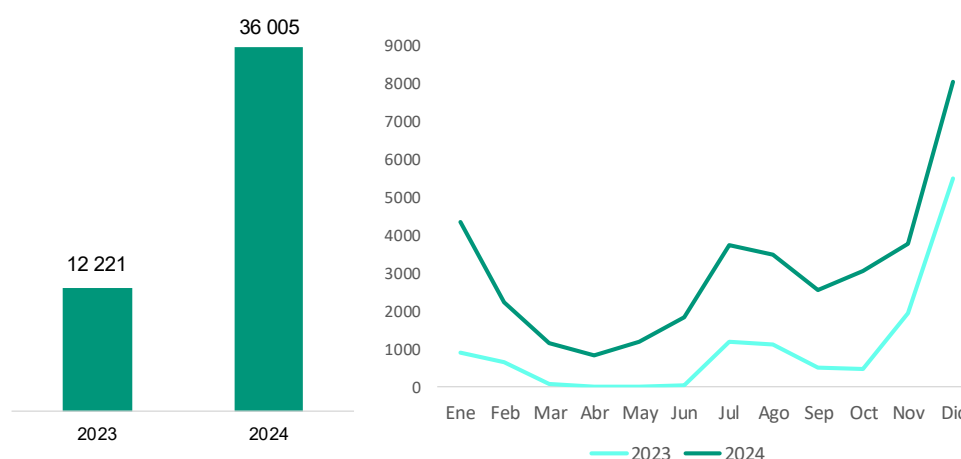
¹¹ TEU (por sus siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*), significa Unidad Equivalente a Veinte Pies).



operación de embarque de contenedores llenos de 40 pies sigue alcanzando una significativa participación entre el total de contenedores llenos movilizados de 20 y 40 pies, con un 95,6 %.

32. En la distribución mensual de la carga en TEU, al igual que en años previos, las operaciones de contenedores llenos se reducen considerablemente a partir del mes de enero, siendo entre julio, octubre y diciembre los meses en que suelen recuperarse este tipo de operaciones.

Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2023 - 2024
(En TEU)



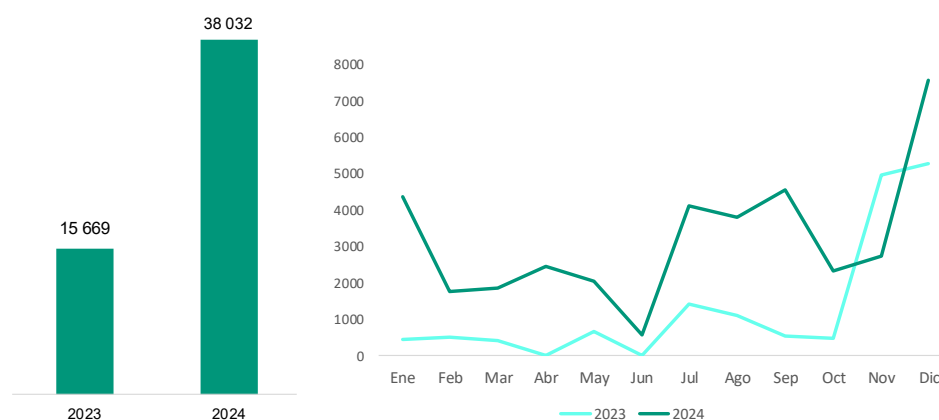
Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

33. Respecto al tráfico de contenedores vacíos, en el año 2024 el TPGSM alcanzó a movilizar 38,0 miles de TEU, registrando un considerable aumento del 142,7 % con relación a lo movilizado el año 2023 (durante el 2023 registró un aumento del 111,9 %). Dicha evolución se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 95,3 % de las operaciones de contenedores vacíos, lo que está directamente relacionado con los tipos de contenedores que se utilizan para el embarque de mercancías en el terminal, es decir, contenedores de 40 pies, los que han mostrado una tendencia decreciente en los últimos años¹².

Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2023 - 2024
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

¹² En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado en contenedores de 40 pies, surge la necesidad de demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

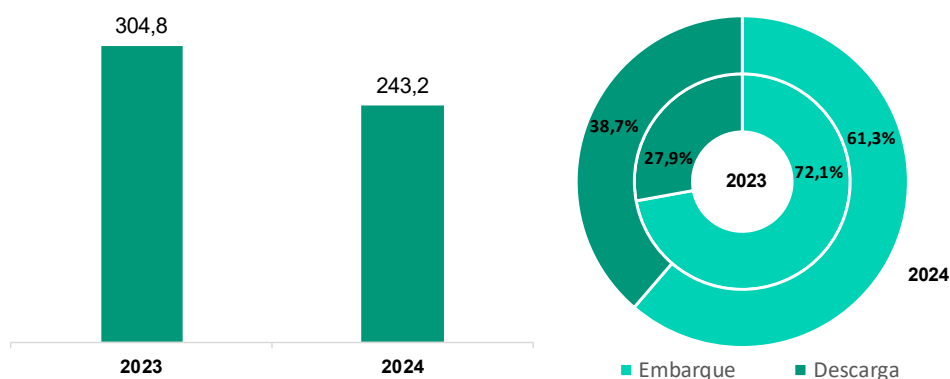


34. Revisando la distribución mensual del tráfico en el año 2024, podemos destacar que, al igual que en el año 2023, las operaciones de contenedores vacíos se redujeron en el transcurso del primer semestre del año, iniciándose también como en el año previo, una recuperación significativa a partir del mes de julio y noviembre.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

35. En el transcurso del año 2024, el Terminal Paracas registró 243,2 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, significando esto una disminución de -20,2 % con respecto a lo alcanzado durante el año 2023 (equivalente a 61,6 miles de toneladas menos). Desagregando dicha variación por tipo de operación, a pesar de que las operaciones de descarga incrementaron en 10,9 %, la razón de la disminución fueron las operaciones de embarque, que disminuyeron en 32,2 % (-70,8 miles de toneladas).
36. En cuanto al nivel de participación, al igual que el año 2023, la principal operación que se ha realizado dentro de la carga fraccionada es la de embarque (vinculada al régimen de exportación), que durante el 2024 alcanzó una cuota del 61,3 %. Asimismo, cabe añadir que, como en años previos, en el año 2024 no se observaron operaciones de cabotaje en el TPGSM.

**Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2023 – 2024
(Toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

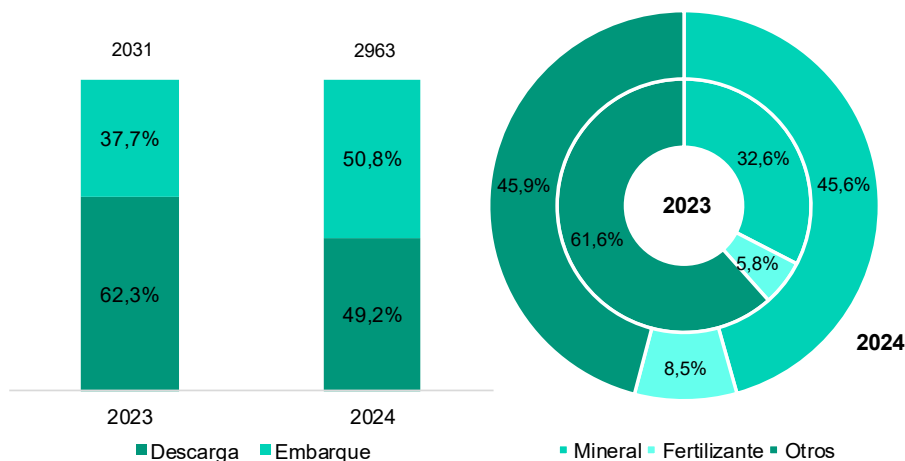
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

37. En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2963 miles de toneladas, lo que representó un aumento de 45,9 % respecto al año 2023 (es decir 932 mil toneladas más). Esto se explica, por el incremento tanto en la operación de descarga, que creció en 15,2 % (192,6 miles de toneladas más), como en la de embarque, que aumentó en 96,7 % (equivalente a 739,6 miles de toneladas más).
38. En cuanto a las participaciones por tipo de operación del movimiento de carga sólida a granel, a diferencia de años anteriores donde la operación de descarga, vinculada al régimen de importación, se llevaba el protagonismo, en 2024, la concentración es bastante similar entre la operación de descarga (49,2 %) y embarque (50,8 %).



**Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2023 - 2024
(Toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Finalmente, en cuanto a los tipos de producto movilizados, se observa que en 2024 la carga de Minerales, Fertilizantes y otros tipos de carga sólida a granel incrementaron en 104,4 %, 111,3 % y 8,8 %, respectivamente. Estos incrementos representan 690,4, 132,0 y 109,7 miles de toneladas adicionales en comparación con 2023.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

39. En el año 2024, el TPGSM no transportó carga líquida a granel. Es importante mencionar que desde el año 2018 el transporte de este tipo de carga mostró una tendencia decreciente pasando de 4,4 miles de toneladas en el año 2018 a 2,7 miles de toneladas en el 2019, para finalmente no registrarse operaciones desde el año 2020 hasta la fecha.

g) Servicio estándar de carga rodante

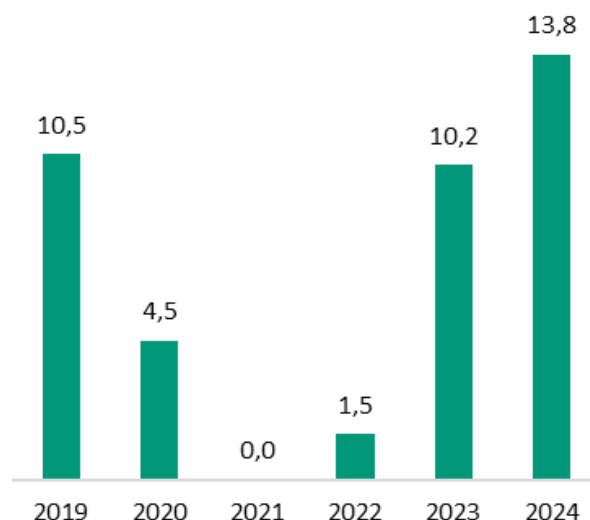
40. En el año 2024 se movilizaron 18,4 miles de toneladas de carga del tipo rodante. Cabe mencionar que este tipo de carga en el terminal se moviliza esencialmente en las operaciones de descarga, alcanzando una participación del 99,9 % del total de carga.

h) Servicio estándar de pasajeros

41. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, se registró un total de 13 768 pasajeros, entre nacionales (7887 pasajeros) e internacionales (5881 pasajeros). Esta cifra es 35,3 % superior a la registrado en el 2023.



**Gráfico N° 6: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2024
(Miles de pasajeros)**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

42. 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 TPGSM 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 Ositrán previa opinión del Indecopi sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.
43. 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 de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio RPI – X. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., 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, calculado por Ositrán y será revisado cada cinco años.
44. 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 Ositrán para dicho quinquenio. Para los primeros años contados desde el inicio de la Explotación de la Concesión hasta el quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.
45. En este contexto, la actualización de las tarifas de los servicios regulados se realizó en función a la inflación de los EE. UU, que resultó ser del 2,89 % y que define la variación anual máxima permitida para su promedio. Así, como se desprende del Cuadro N° 1, los ajustes en las tarifas del 2024 se encontraron entre el 2,76 % en el caso del Servicio Estándar a la nave de Uso de alquiler de amarradero y 2,89 % en el caso de todos los Servicio Estándar a la carga excepto el Embarque o descarga de carga fraccionada (+2,88 %) y el Embarque o descarga de carga líquida a granel (+2,82 %).



Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2023 - 2024
(En dólares, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2014	A partir de:	
			21/08/2023	21/08/2024
Servicio Estándar a la nave				
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,54	0,688	0,707
Servicio Estándar de Contenedores				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	107,1	137,415	141,385
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	121,8	156,284	160,800
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	85,68	109,939	113,116
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	97,44	125,031	128,644
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	85,68	109,939	113,116
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	97,44	125,031	128,644
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	74,97	96,192	98,971
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	85,26	109,387	112,547
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	59,97	76,954	79,177
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,21	87,524	90,053
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor		160,668	165,311
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor		128,531	132,245
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada				
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	9,98	12,802	13,171
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21	26,944	27,722
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,91	6,299	6,481
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1	1,278	1,314
Servicio Estándar para pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6	7,693	7,915

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Es importante aclarar 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

47. 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, siendo potestad del Regulador el 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 el Indecopi concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
48. El precio de los servicios no regulados en función a la nave se muestra en el Cuadro N° 2. Como se aprecia, los precios se han incrementado en todos los servicios, en magnitudes que se encuentran entre los 2,73 %, como es el caso de los servicios de *Re-estiba carga sólida a granel – Re-estiba vía nave* y 2,89 %, para los servicios de *Escotillas o tapas de bodegas* y los servicios de *Re-estiba de contenedores*.



Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2023 - 2024 (En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	A partir de:	
		21/08/2023	21/08/2024
Escotillas o tapas de bodegas			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	179,6	184,79
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	137,39	141,36
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	156,27	160,78
Re-estiba vía muelle - contenedores de 20 pies	Contenedor	206,1	212,05
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	234,42	241,19
Re-estiba carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Tonelada	12,66	13,02
Re-estiba vía muelle	Tonelada	19,02	19,56
Re-estiba carga rodante			
Re-estiba vía nave	Tonelada	26,7	27,47
Re-estiba vía muelle	Tonelada	40,05	41,2
Re-estiba carga solida a granel			
Re-estiba vía nave	Tonelada	6,22	6,39
Re-estiba vía muelle	Tonelada	9,33	9,59
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 Gen set)	Por contenedor/operación	32,03	32,95
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	12,8	13,16
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	89,8	92,39
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacios			
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	10,23	10,52
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	12,81	13,18
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,22	19,77
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	10,23	10,52
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,22	19,77
Uso de área operativa - contenedores vacios de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	10,23	10,52
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,22	19,77

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Por otra parte, en el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de precios a los servicios especiales en función a la carga, los que se incrementaron principalmente, entre 2,81 % y 2,89 % durante 2024, a excepción del precio de los servicios de Uso de área operativa – Almacenaje carga fraccionada (Importación/exportación llenos. Día 3 – 6, Día: 7 – 15 y Día: 16 en adelante)¹³ y Uso de área operativa – Almacenaje graneles sólidos (Importación/exportación llenos. Día 3 – 6 y Día: 7 – 15).

¹³ En el caso del servicio de *Uso de área operativa – Almacenaje graneles sólidos para Importación/exportación - 48 horas* se determina de manera libre.



Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2023 - 2024
(En Soles, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de:	
		21/08/2023	21/08/2024
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	25,64	26,38
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	38,44	39,55
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	53,84	55,39
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	96,21	98,99
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	218,10	224,40
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	282,24	290,39
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta con	Contenedor	499,47	513,90
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	89,80	92,39
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	32,03	32,95
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operación	25,64	26,38
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	6,39	6,57
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	153,93	158,37
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	230,94	237,61
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	128,30	132,00
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	153,94	158,38
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	23,06	23,72
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	32,03	32,95
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	1,25	1,28
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,88	1,93
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,53	2,60
Movimientos extras	Tonelada o m3	9,57	9,84
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	6,39	6,57
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	0,16	0,16
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,22	0,22
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,35	0,36
Servicios especiales carga rodante			
Uso área - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	32,03	32,95
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	12,80	13,16
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	9,57	9,84
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	32,03	32,95

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Cargos de acceso

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



Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practica y remolcaje, 2023 - 2024
(En dólares, sin IGV)

Servicio	2024		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:		
Practicaaje				
PSA Marine Perú S.A.	1/04/2024	31/03/2025	Adenda N°4	0,00
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	28/01/2024	27/01/2025	Adenda N°4	0,00
Remolcaje				
Petrolera Transoceánica S.A.	1/01/2024	31/12/2024	Adenda N°7	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	1/01/2024	31/12/2024	Adenda N°8	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En lo que respecta al año 2024, el servicio de practica fue prestado por dos empresas: PSA Marine Perú S.A. y Pilotos del Sur South Pilots S.A.; mientras que, el servicio de remolcaje fue brindado por Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. y Petrolera Transoceánica S.A..¹⁴ El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practica es de USD 0,0.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

52. Como se ha mencionado, en el contrato de concesión del TPGSM 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.
53. 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 vagones de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos grúas móviles sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para graneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.
54. De acuerdo con el contrato de concesión, el monto de inversión referencial de la Etapa 1 asciende a USD 53 051 061 (en valores corrientes sin IGV). Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda.
- a. Etapa 2:
- Se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas/año. Al cierre de 2024, el total de carga atendida en el TPGSM ascendió a 3 792 969 toneladas.

¹⁴ Durante el año 2022, Trabajos Marítimos S.A - TRAMARSA no renovó su contrato para brindar el servicio de practica.



- Las inversiones a realizar en esta etapa 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 grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro.
- El monto de inversión referencial es de USD 28 858 365 (en valores corrientes sin IGV).

b. Etapa 3:

- Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 60 000 TEU anuales. Al respecto, durante el año 2024 en el TPGM se movilizaron 77 487 TEU.
- 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 el equipamiento, se debe contar con una grúa pórtico, dos grúas RTG, dos *Reach-Stacker* con capacidad de elevar contenedores de 45 toneladas en pilas de 5 en la primera fila, tres chasis de contenedores de 45 pies y un elevador de contenedores para vacíos para aplicar como mínimo 5 niveles de altura.
- El monto de inversión referencial es de USD 37 877 551 (en valores corrientes sin IGV).

c. Etapa 4:

- Se activa cuando se alcance una demanda de 225 000 toneladas/año de granos limpios.
- La inversión en obras comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5,25 Ha.
- En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con un sistema automatizado de descarga de gránulos 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.
- El monto de inversión referencial es de USD 11 332 307 (en valores corrientes sin IGV).

55. Desde el 28 de marzo de 2018¹⁵ 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.
56. En enero del año 2020 se terminaron de recibir las obras correspondientes a la Etapa 1. Entre los equipos adquiridos por el Concesionario en esta etapa se encuentran: dos grúas móviles Liebherr, seis cucharas para graneles, una tolva ecológica, entre otros. Asimismo, en setiembre de 2020 se recibieron las obras de inversión "Pavimentos Obligatorios" de la Etapa 3. Finalmente, en el último trimestre del año se recibieron obras correspondientes a las Etapa 2: "Muelle N° 2" y "Muelle N°1, Pavimento I.C..4B". En cuanto a las obras complementarias fueron culminadas las siguientes: Reubicación de las Torres de Enfilamiento del Terminal, Nuevo acceso al TPGSM y Balanzas, Balanza para el pesaje de Camiones y Bitas de tierra Sur y Norte.
57. Durante el año 2024, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 3,71¹⁶ millones correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias y Obras en función de la demanda – Etapas 2 y 3. Así, las inversiones acumuladas ascienden a USD 185,75 millones

¹⁵ El 28 de febrero de 2018, se presentó ante el Concedente la Acreditación del cierre financiero del endeudamiento garantizado permitido, para lo cual, con fecha 14 de marzo de 2018, el Concedente notificó al Concesionario el cumplimiento de la acreditación del cierre financiero en el marco del Contrato de Concesión. Habiendo cumplido los hitos exigidos en el Contrato de Concesión, se inició las obras de modernización y ampliación del Puerto General San Martín el 28 de marzo de 2018.

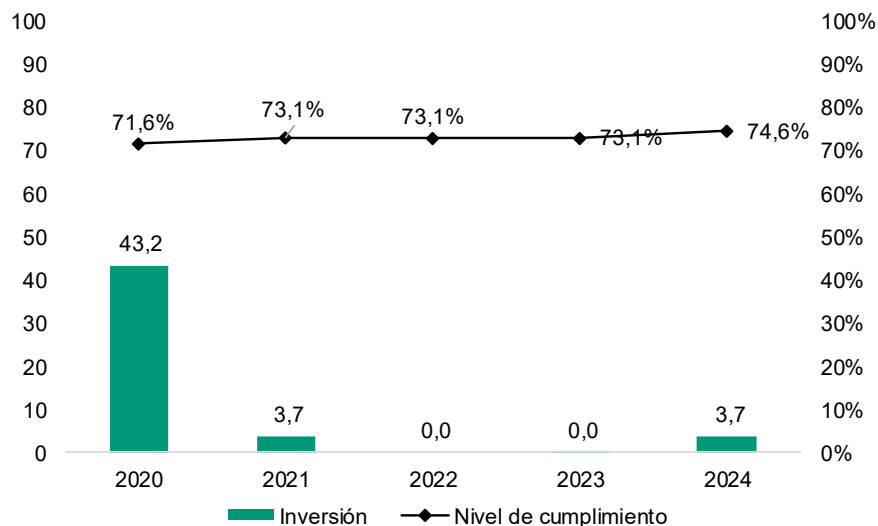
¹⁶ Total de Inversión en 2024 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2024), publicados en <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/ositran-en-cifras/>.



(incluido IGV), lo cual representa un avance del 74,6 % con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones)¹⁷.

58. Entre las inversiones complementarias podemos mencionar la IC N°45 “Equipamiento Portuario – Tolva Ecológica para Clinker”, IC N°47 “Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Domésticas con Fines de Reúso”, IC N°48 “Equipamiento Portuario - Porta Contenedores”, IC N°49 “Equipamiento Móvil - Camionetas para Supervisión Operativa”, IC N° 52: “Mejoramiento del Sistema de Tomas para Reefer racks” duplicando su capacidad de 408 a 816 Tomas eléctricas, y por último la IC N° 54: “Equipamiento para soporte operativo de contenedores”. Todas estas Obras se encuentran culminadas y operativas al 31 de diciembre de 2024.
59. Asimismo, como Adelanto de Obras en Función a la Demanda para el año 2024, se ha ejecutado lo siguiente: Etapa 2 - “Grúa móvil Liebherr LHM 420” equipo operativo desde el 22 de abril de 2024, y Etapa 3 “Equipamiento Portuario – Porta Contenedores” equipo operativo desde el 13 de diciembre de 2024. Por otro lado, desde el 01 de marzo de 2024, se encuentra en ejecución la Obra de Inversión Complementaria “Solución de Terminal Operating System TOS” que presenta un avance estimado acumulado del 74 % al 31 de diciembre de 2024.

**Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2024
(Millones de USD con IGV y %)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

60. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario debe pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho 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.
61. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del citado contrato, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán 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 de Aporte por Regulación.

¹⁷ El monto de la inversión comprometida del Terminal Portuario Pisco comprende el importe referencial de las Etapas 1 a 4 referido en la Cláusula 1.29.69 del C.C. (USD 154 720 755,13 con IGV) y el importe de las Inversiones Complementarias establecido en el Anexo 9 de la Propuesta económica del Concesionario (USD 94 400 199,42 con IGV).



62. En este contexto, el pago realizado por ambos conceptos en el 2024 alcanzó los S/. 6,3 millones, monto 28,6 % por encima al pagado el año 2023, debido a los mayores ingresos de la concesión. Así, vale remarcar que la retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (75,6 %) de los pagos al estado realizados por el Concesionario.

Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2023 - 2024
(En miles de soles)

Concepto	2023	2024
Autoridad Portuaria Nacional - APN	3 650,5	4 781,3
Ositrán	1 266,0	1 540,8
Total	4 916,4	6 322,1

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁸

63. Según el contrato de concesión, los niveles de servicio y productividad son aquellos niveles mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y mantener durante la explotación del TPGSM, según se especifica en el Anexo 3 del contrato de concesión. De otro lado, el contrato especifica también que a partir de la toma de posesión y por seis meses no se medirán niveles de servicio y productividad, considerando esta etapa como de adecuación.

a) Niveles de servicio

64. El siguiente cuadro presenta los resultados para los niveles de servicio registrados en el terminal durante el 2024¹⁹. El indicador de servicio relativo al número de operaciones que incumplieron los tiempo máximos exigidos, nos indica que los tiempos para el *inicio de operaciones comerciales de la nave, desatraque de la nave, entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel, recepción de contenedores y entrega de contenedores*, fueron excedidos en 6 (2,3 %), 3 (1,2 %), 28 169 (81,8 %), 721 (6,3 %) y 5 864 (54,8 %) oportunidades, respectivamente.
65. Por otra parte, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que respetó los límites de tiempo máximo exigido fue el servicio de *Tiempo de recepción de contenedores: Máximo 20 Min.*

¹⁸ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁹ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N°00200-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2025.



Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2024

	Trim. Dic 23 / Feb 24	Trim. Mar / May 24	Trim. Jun / Ago 24	Trim. Set / Nov 24
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave	5	0	1	0
Tiempo para desatraque de la nave	1	2	0	0
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	6603	9507	8288	3771
Tiempo de recepción de Contenedores	Sin Movimiento	62	290	369
Tiempo de entrega de Contenedores	Sin Movimiento	1052	2055	2757
Requerimiento promedio trimestral (En minutos promedio)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave: Máximo 20 Min.	00:05:00	00:05:00	00:10:00	No presentó (*)
Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.	00:08:00	00:08:00	00:13:00	No presentó (*)
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel: Máximo 30 Min.	01:18:45	01:18:26	01:11:39	01:22:22
Tiempo de recepción de Contenedores: Máximo 20 Min.	Sin Movimiento	00:15:05	00:17:48	00:19:33
Tiempo de entrega de Contenedores: Máximo 20 Min.	Sin Movimiento	00:56:31	00:46:10	00:53:36

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Indicadores de productividad

66. En el siguiente cuadro se presentan los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario durante el año 2024²⁰ para carga granel sólido, granel líquido, fraccionada y rodante. Como se observa, en todos los casos, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores a los mínimos establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Gráfico N° 9: Niveles de rendimiento, 2024

	Trim. Dic 23 / Feb 24	Trim. Mar / May 24	Trim. Jun / Ago 24	Trim. Set / Nov 24
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel sólido				
Mínimo 400 Toneladas / Hora	405,61	509,92	452,54	429,80
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel líquido				
Mínimo 140 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga fraccionada				
(Fierro) [Varillas]: Mínimo 150 Toneladas / Hora	163,82	150,30	180,66	168,99
(Tubos de Acero): Mínimo 150 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	145,37	Sin Movimiento	408,14
(Fertilizantes): Mínimo 130 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	212,02	Sin Movimiento	150,45
(Palanquilla): Mínimo 250 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Harina de Pescado): Mínimo 40 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga rodante				
(Livianos): Mínimo 80 Toneladas / Hora	88,38	Sin Movimiento	80,00	Sin Movimiento
(Medianos): Mínimo 30 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Pesados): Mínimo 15 Toneladas / Hora	17,02	Sin Movimiento	16,14	Sin Movimiento

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

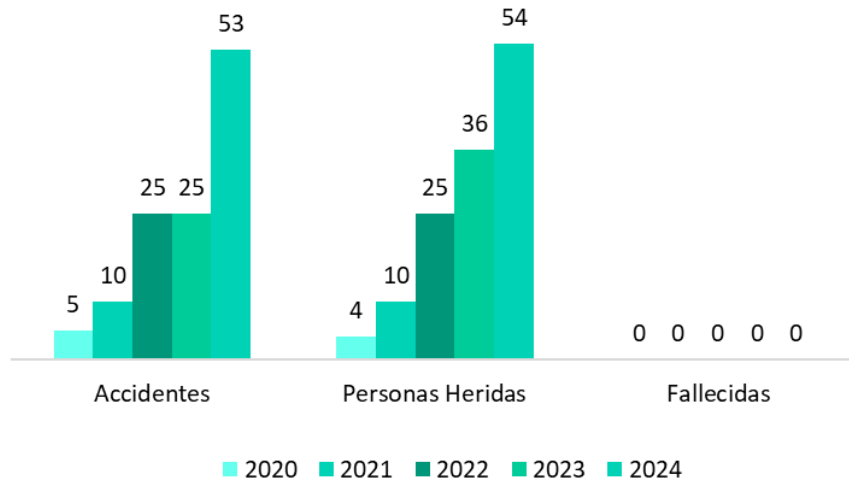
²⁰ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N°00284-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2024.



VI.2. Accidentes

67. En el transcurso del año 2024 se presentaron cincuenta y tres (53) accidentes en el TPGSM, lo que implica un crecimiento del 112 % (28 accidentes más a comparación de 2023). Estos accidentes tuvieron como consecuencia únicamente personas heridas (54 personas, en su mayor parte causando contusiones, fracturas y esguinces), por tanto, sin ninguna muerte, y sin generarse daños materiales. De esta forma, totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.

Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2024



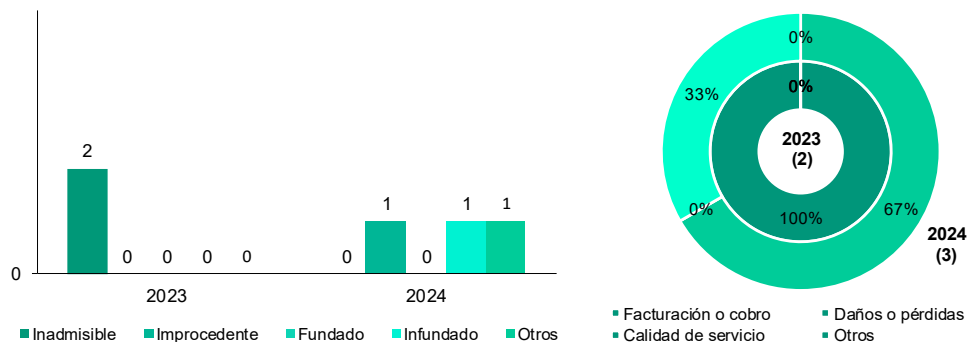
Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

68. En el transcurso del año 2024 se presentaron tres (3) reclamos contra el Concesionario, relativos a *Facturación o Cobro*. Con respecto al estado de la resolución, podemos comentar que fueron declarados como improcedente (1), infundado (1) y otros (1).

Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2023 - 2024



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



69. De otro lado, le fueron aplicadas cuatro (4) sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM, por un monto agregado de 12,84 UIT (S/. 66,1 miles). En el Cuadro N° 6 se presenta el detalle de las sanciones impuestas. Finalmente, no se le aplicaron penalidades durante el año 2024.

Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2024

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta
1	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al vigésimo segundo trimestre de Explotación (diciembre 2019 - febrero 2020)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,21 UIT
2	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al vigésimo tercer trimestre de Explotación (marzo - mayo 2020)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,21 UIT
3	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al vigésimo cuarto trimestre de Explotación (junio - agosto 2020)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21 UIT
4	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al quinto trimestre de Explotación (setiembre – noviembre 2020)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21 UIT

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

Estado de Resultados Integrales

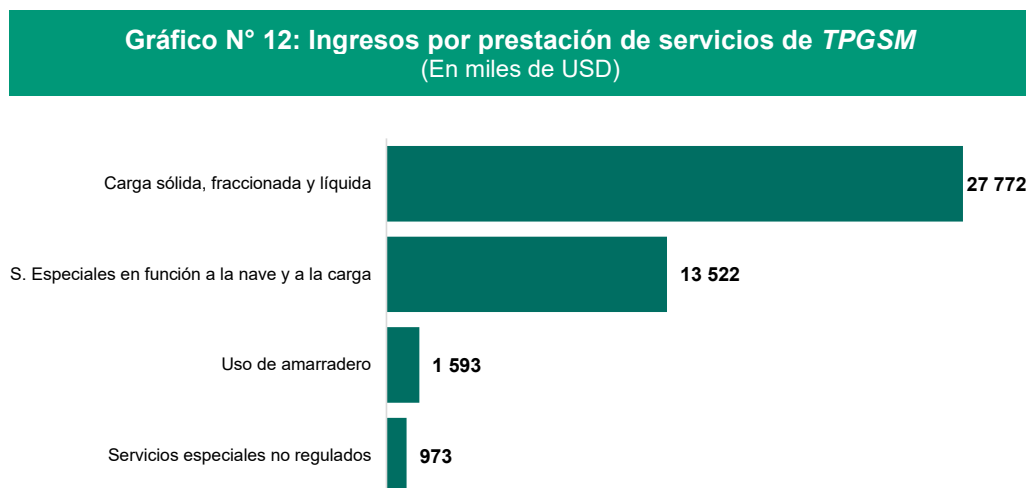
70. El Estado de Resultados Integrales de TPGSM muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).



Cuadro N° 7: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020 - 2024 (en miles de USD)					
Año	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024
Ingresos totales	44 452	21 757	34 990	32 847	43 860
Prestación de servicios portuarios	13 646	20 430	34 867	32 847	43 860
Servicios de construcción	30 806	1 327	123	0	0
Costos totales	41 094	16 772	24 843	26 162	33 083
Prestación de servicios portuarios	10 288	15 445	24 720	26 162	33 083
Servicios de construcción	30 806	1 327	123	0	0
Utilidad bruta	3 358	4 985	10 147	6 685	10 777
Gastos de administración	9 311	5 901	5 359	5 551	6 503
Gastos de venta	543	211	287	256	368
Provisiones	0	0	0	0	0
Ingresos diversos	0	0	0	0	0
Utilidad operativa	-6 496	-1 127	4 501	878	3 906
Ingresos financieros	587	0	46	2 094	2 048
Gastos financieros	-10 726	-8 639	-8 391	-6 382	-9 163
Otros ingresos	99	229	405	328	133
Otros gastos	-424	-94	-181	-1 139	-610
Diferencia de cambio	-860	232	-34	61	-307
Utilidad antes de impuestos	-17 820	-9 399	-3 654	-4 160	-3 993
Impuesto a la renta	-205	8 185	10 646	408	927
Utilidad neta	-18 025	-1 214	6 992	-3 752	-3 066

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. En el caso particular del año 2024, se puede observar que TPGSM facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un monto de USD 43,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 11,0 millones (33,5%) respecto del ejercicio 2023. Con relación a la distribución de los ingresos por servicios prestados por el TPGSM, durante el año 2024 la carga sólida, fraccionada y líquida facturó alrededor de USD 27,8 millones, lo cual representó el 63,3% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido muy debajo por los servicios especiales en función a la nave y a la carga (USD 13,5 millones), el uso del amarradero (USD 1,6 millones) y el servicio especial no regulado (USD 973 miles), cuyos montos facturados representaron el 30,8%, 3,8% y 2,2% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

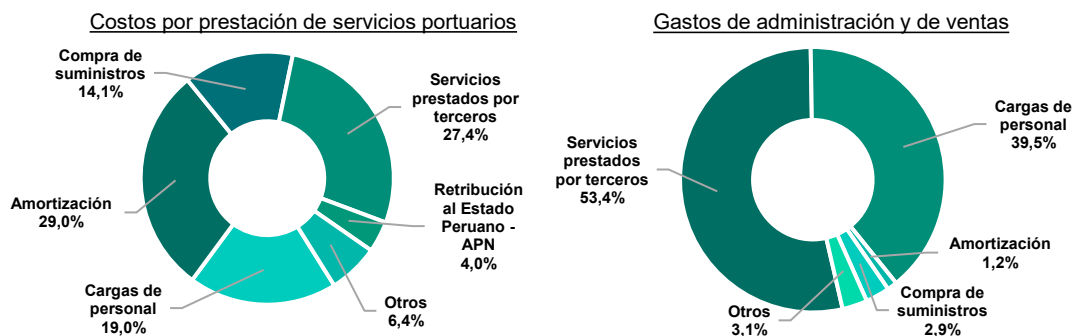
72. Por otro lado, durante el 2024, como ocurrió en el año 2023, el concesionario no registró ingresos por servicios de construcción, siendo que en el ejercicio 2022 se registraron USD 123 000 por dicho concepto. Cabe mencionar que los ingresos por construcción se corresponden a los trabajos de



construcción y al equipamiento portuario computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible.

73. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración y de ventas. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se detalló anteriormente, en el año 2024 estos ascendieron a USD 33,1 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,9 millones (+26,5%) respecto de lo observado en el 2023. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 75,4% de los ingresos totales del ejercicio 2024.
74. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2024 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos, principalmente, por amortización de activos intangibles (29,0%), servicios prestados por terceros (27,4%), cargas de personal (19,0%), y compra de suministros (14,1%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 29,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,3 millones (+26,7%) respecto de lo observado en el 2023.

Gráfico N° 13: Composición de los costos y gastos operativos de TPGSM, año 2024
(En términos porcentuales)

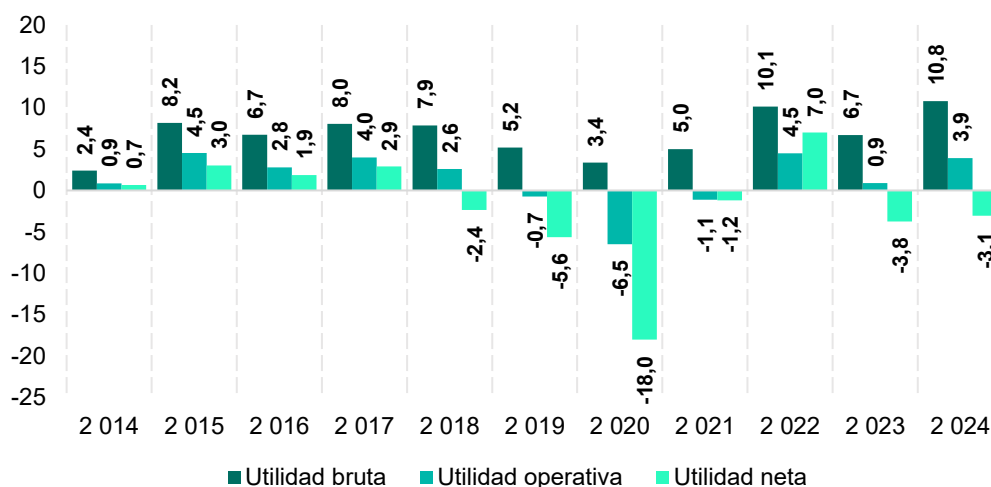


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración y de ventas, como se detalló anteriormente, en el año 2024 ascendieron a USD 6,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 1,1 millones (+18,3%) respecto de lo observado en el 2023. Nótese que, de dicho total, los gastos de administración ascendieron a USD 6,5 millones, lo cual representa un incremento de USD 1,0 millón (+17,2%) respecto de lo observado en el 2023, mientras que los gastos de ventas ascendieron a USD 368 000, lo cual representa un crecimiento de USD 112 000 (+43,8%) respecto de lo observado en el 2023.
76. Cabe indicar que dichos gastos, en conjunto, representaron alrededor del 15,7% de los ingresos totales del ejercicio 2024. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, durante el año 2024 los gastos de administración y ventas se encontraron compuestos, principalmente, por los servicios prestados por terceros (53,4%), cargas de personal (39,5%) y compras de suministros (2,9%).
77. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2014-2024.



Gráfico N° 14: Evolución de los resultados de TPGSM, periodo 2014 - 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. De esta forma, la utilidad bruta de TPGSM representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
79. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, a lo largo del tiempo la utilidad bruta de la empresa ha sido fluctuante durante los años de análisis, para el 2024 alcanzó un nivel superior al registrado en el año 2023, con USD 10,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,1 millones (61,2%) respecto de lo observado en el 2023. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de TPGSM entre los años 2014 y 2024 resulta equivalente a +16,1%, siendo ello explicado tanto por la diferencia en el valor inicial de los ingresos respecto a los costos en el año 2014, como por el menor crecimiento en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+26,7% anual, en promedio) en comparación al crecimiento en los costos totales (+34,7% anual, en promedio).
80. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa a través de sus actividades regulares de negocio, luego de deducir los gastos de administración y de ventas, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de TPGSM ha tenido un comportamiento oscilante a lo largo de tiempo, llegando a alcanzar en el año 2024 un total de USD 3,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,0 millones (344,9%) respecto de lo observado en el 2023. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de TPGSM entre los años 2014 y 2024 resulta equivalente a 16,4%, siendo ello explicado tanto por la diferencia en el valor de la utilidad bruta respecto a los gastos de administración en el año 2014, como por el crecimiento observado en los gastos de administración de la empresa a lo largo de dicho periodo (+19,8% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+16,1% anual, en promedio).
81. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TPGSM, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, a lo largo del tiempo la utilidad



neta de TPGSM ha mostrado un comportamiento fluctuante alcanzando un nivel negativo de USD 3,1 millones, lo cual representa una reducción de la pérdida de USD 686 000 (18,3%) respecto de lo observado en el 2023.

82. Así, este resultado se explica por el mayor crecimiento observado en los gastos financieros a lo largo de dicho periodo (+72,6% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+16,4% anual, en promedio). Nótese que la empresa ha presentado pérdidas netas en alguno de los ejercicios contables, lo cual se sustenta en la tendencia creciente de los costos por prestación de servicios portuarios y de los gastos administrativos desde el inicio de la concesión.

Estado de Situación Financiera

83. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

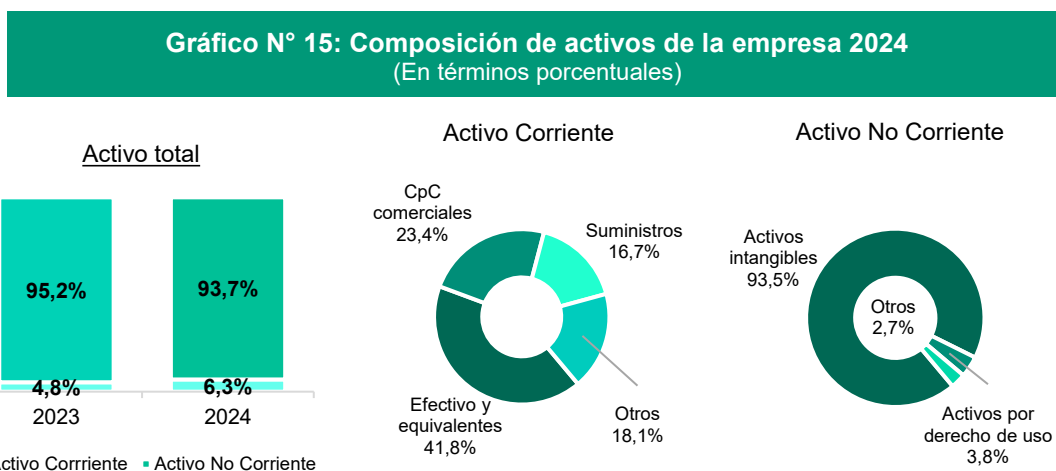
Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2024 (en miles de USD)					
Año	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo	13 704	7 694	9 112	3 117	5 391
Inversiones a valor razonable	0	0	0	0	0
Cuentas por cobrar comerciales	834	836	2 918	2 240	3 025
Otras cuentas por cobrar	1 522	1 241	918	2 684	2 250
Suministros	469	1 001	1 055	1 672	2 151
Gastos contratados por anticipado	54	46	29	70	88
Fondos sujeto a restricción	0	0	0	0	0
Total Activo Corriente	16 583	10 818	14 032	9 783	12 905
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 459	1 583	1 698	2 010	2 728
Activos intangibles	201 252	194 600	186 506	181 197	178 016
Activos por derecho de uso	66	67	27	112	70
Impuesto a la renta diferido	3 501	5 259	5 077	6 587	7 285
Instrumento financiero derivado	0	0	3 133	2 149	2 386
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	0	0
Total Activo no Corriente	206 278	201 509	196 441	192 055	190 485
TOTAL ACTIVO	222 861	212 327	210 473	201 838	203 390
Obligaciones financieras	0	1 204	967	1 888	910
Cuentas por pagar comerciales	7 795	540	1 066	2 671	7 933
Pasivo por arrendamiento	32	41	28	42	43
Otras cuentas por pagar	2 046	2 771	3 147	3 502	2 807
Retribuciones por pagar	0	0	0	0	0
Total Pasivo Corriente	9 873	4 556	5 208	8 103	11 693
Obligaciones financieras	141 086	142 950	139 822	131 691	130 113
Pasivo por arrendamiento	0	26	0	71	24
Préstamos de accionistas	33 574	34 429	5 760	6 043	6 344
Instrumento financiero derivado	15 494	8 744	0	0	0
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0
Pasivo por impuestos diferidos	0	0	0	0	0



Total Pasivo no Corriente	190 154	186 149	145 582	137 805	136 481
TOTAL PASIVO	200 027	190 705	150 790	145 908	148 174
Capital social	30 147	45 321	45 321	76 308	76 308
Capital adicional	15 174	0	30 988	0	2 350
Prima de capital	0	0	81	82	82
Reserva legal	884	884	884	1 323	1 323
Reserva de cobertura	-15 171	-8 744	3 133	2 149	2 386
Resultados acumulados	-8 200	-15 839	-20 724	-23 932	-27 233
TOTAL PATRIMONIO	22 834	21 622	59 683	55 930	55 216
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	222 861	212 327	210 473	201 838	203 390

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Al respecto, en el caso particular del año 2024, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TPGSM ascendieron a USD 203,4 millones, lo cual representó un aumento de USD 1,6 millones (0,8%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 93,7% por activos no corrientes, mientras que el 6,3% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2024 estos se componían principalmente de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 41,8%, seguido de las Cuentas por cobrar comerciales y Suministros, con participaciones de 23,4% y 16,7%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 93,5%, en tanto que el Impuesto a la renta diferido presentó una participación de 3,8%.



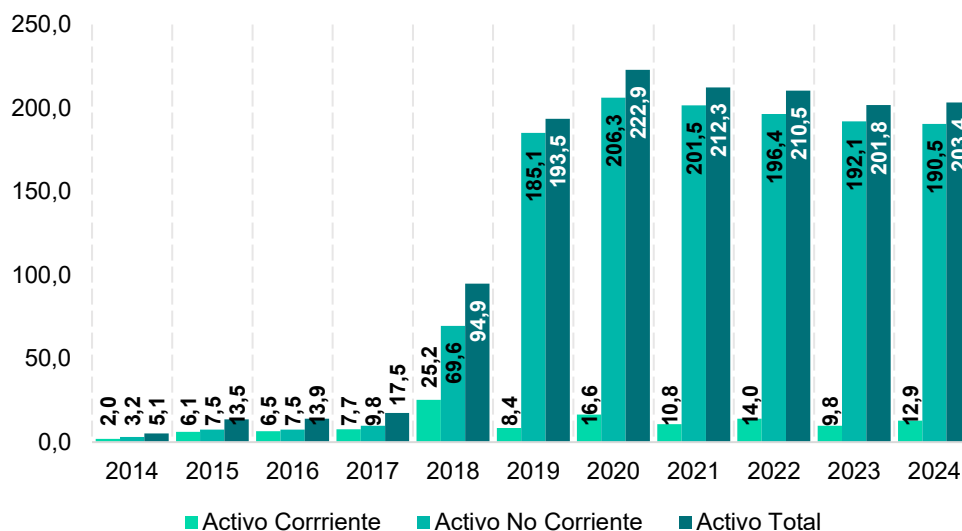
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles que devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2019 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente como consecuencia del incremento de los bienes de concesión y obras en curso correspondientes a las etapas 1, 2 y 3 del proyecto de modernización y desarrollo del Terminal Portuario General San Martín. En el año 2020 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (USD 222,9 millones), mostrando en adelante una tendencia decreciente hasta el año 2023, para volver a crecer ligeramente un 0,8% en 2024. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2024 resulta



equivalente a +1,0%, siendo ello explicado por el crecimiento en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+0,6% anual, en promedio).

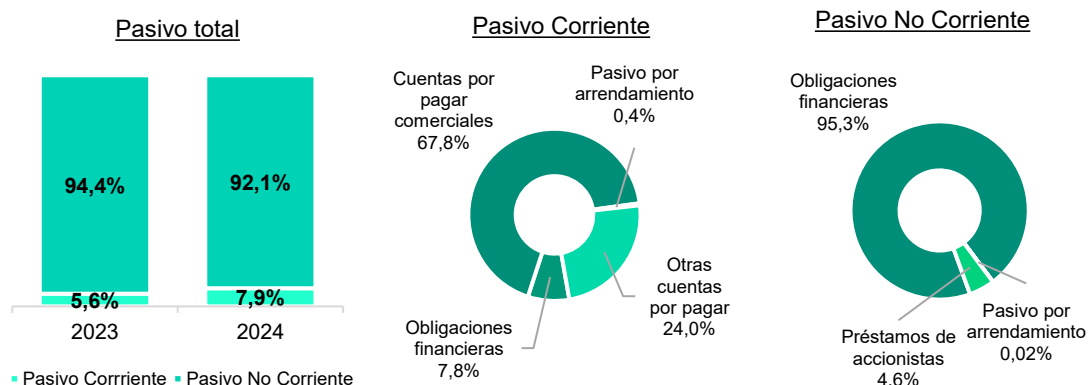
Gráfico N° 16: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014 – 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TPGSM, al cierre del año 2024 estos ascendieron a USD 148,2 millones, lo cual representó un incremento de USD 2,3 millones (+1,6%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 92,1% por pasivos no corrientes, mientras que el 7,9% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2024 estos se conformaron principalmente de Cuentas por pagar comerciales, con una participación de 67,8%, seguido de Otras cuentas por pagar, Obligaciones financieras y Pasivo por arrendamiento, con participaciones de 24,0%, 7,8% y 0,4%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 95,6%, seguido de Préstamo de accionistas y Pasivo por arrendamiento, con una participación de 4,6% y 0,1%, respectivamente.

Gráfico N° 17: Composición de pasivos de la empresa 2024
(En términos porcentuales)

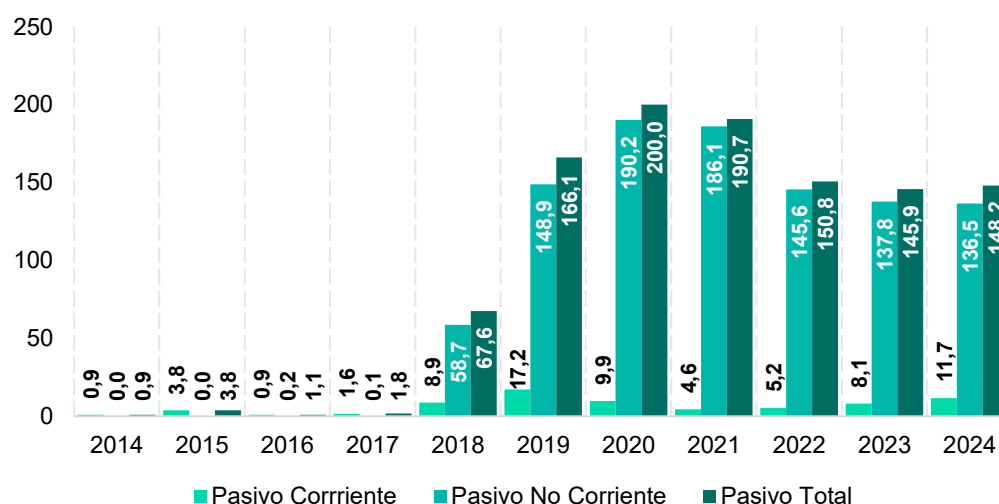


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



87. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en los últimos años de la concesión ha habido un crecimiento significativo respaldado por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2020 en donde se apreció el mayor valor del pasivo no corriente, cuando alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 200,0 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2023, aunque registrándose para el ejercicio 2024 un ligero incremento del 1,6%. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a -7,2%, siendo ello explicado por la reducción observada en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-8,0% anual, en promedio).

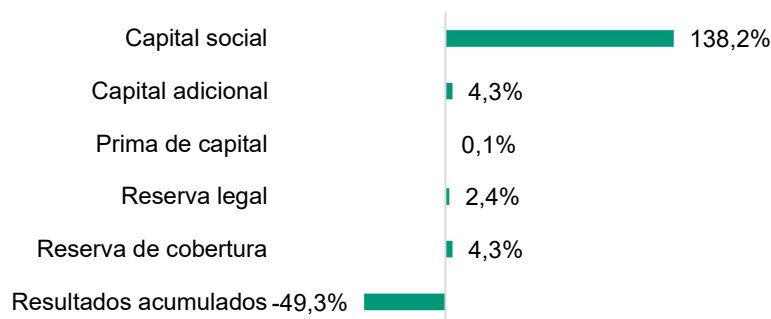
Gráfico N° 18: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014 – 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

88. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TPGSM, al cierre del año 2024 este ascendió a USD 55,2 millones, lo cual representó una reducción de USD 714 000 (-1,3%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 142,5% por el capital social y adicional de los accionistas, una participación negativa de 49,3% por los resultados acumulados y el 6,9% restante por la prima de capital, la reserva legal, la reserva de cobertura.

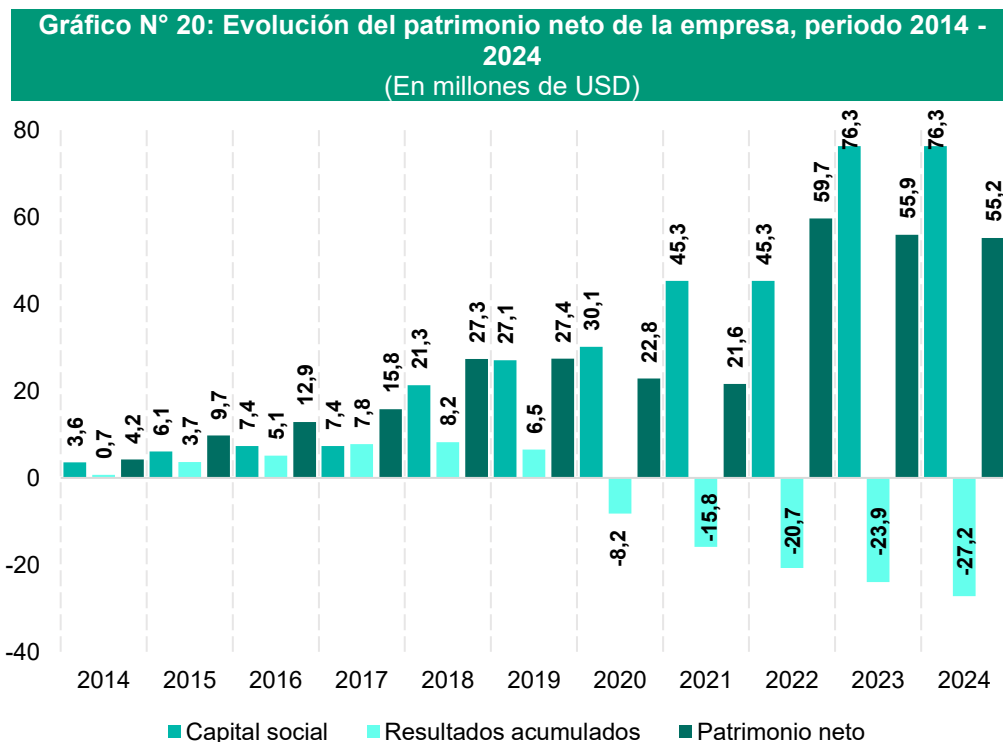
Gráfico N° 19: Composición del patrimonio neto de la empresa
(En miles de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



89. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2024 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 76,3 millones, mientras que los resultados acumulados ascendieron a USD -27,2 millones. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada por los aportes de capital efectuados por los accionistas a pesar de la tendencia negativa de los resultados acumulados desde el 2020. Cabe señalar que en el 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores aportes de capital social, los cuales presentan una tendencia creciente desde el inicio de la concesión, mostrando una tasa de variación anual promedio de +35,9% entre el 2014 y 2024.



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Análisis de ratios financieros

90. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2024.

Ratios de liquidez

91. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de TPGSM en el año 2024 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, conforme los pasivos corrientes van siendo



afrentados por activos menos líquidos. A su vez, el capital de trabajo muestra una caída en el año 2024 respecto al 2023, pero siempre registrando cifras positivas.

Cuadro N° 9: Ratios de liquidez, años 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	1,207	1,104
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	0,992	0,912
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,385	0,461
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	1,680	1,212

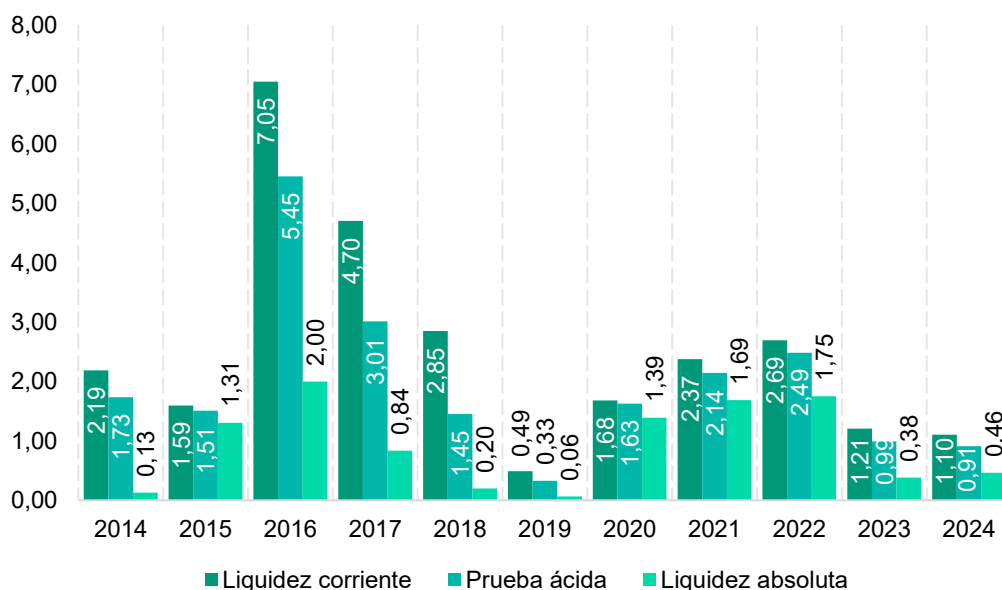
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 1,104 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,207 en 2023). Al respecto, dicho resultado se sustenta en el menor incremento del activo corriente (31,9 %) respecto al incremento del pasivo corriente (+44,3%).
93. De igual forma, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Suministros y Gastos contratados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría de USD 0,912 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio ligeramente inferior a lo observado el año anterior (0,992 en 2023). Sobre el particular, ello se sustenta en el decremento porcentual del activo corriente neto de las cuentas Suministros y Gastos contratados por anticipado (32,6 %), en tanto que el pasivo corriente se incrementó en 44,3%.
94. Asimismo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,461 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio superior a lo observado el año anterior (0,385 en 2023). Al respecto, este comportamiento se sustenta en el mayor incremento de la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo (+73,0%) con relación al incremento porcentual del pasivo corriente (+44,3 %).
95. Al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una tendencia decreciente, presentándose valores mínimos en los años 2019, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Esta situación se sustenta en el incremento en el tiempo de los pasivos corrientes de la empresa entre los años 2016 y 2019, en tanto que los activos corrientes, luego de registrar su pico en el año 2018, cayeron un 65,5% en el año 2019. Cabe resaltar que, si bien los ratios de liquidez presentaron una mejoría entre 2019 y 2022, debido, por ejemplo, al mayor saldo registrado en la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo en los años 2020 y 2021, la tendencia decreciente observada desde el 2016 se reforzó en los años 2023 y 2024.



Gráfico N° 21: Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014 – 2024

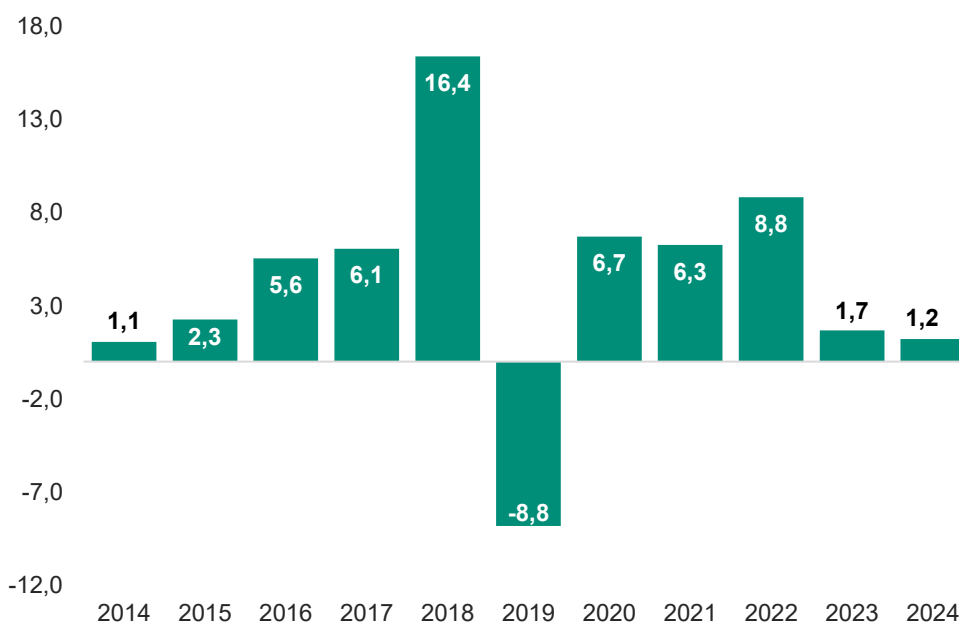


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Lo anteriormente señalado guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2014 y 2024, el cual presentó una cifra negativa para el año 2019. Al respecto, el capital de trabajo se refiere a la cantidad de efectivo (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TPGSM, para el año 2024 se calcula un capital de trabajo de USD 1,2 millones, lo cual representó una reducción de USD 468 000 (-27,9 %) respecto de lo observado en el año 2023.
97. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez. Como se puede apreciar, en el caso de TPGSM, la tendencia observada para el capital de trabajo entre los años 2014 y 2024 es fluctuante, alcanzando un mínimo histórico de USD -8,8 millones en 2019 luego de mostrar una tendencia positiva; no obstante, en los ejercicios 2023 y 2024 dicho indicador ha registrado una reducción en el capital de trabajo respecto de los niveles alcanzado entre los años 2020 y 2022.



Gráfico N° 22: Evolución del capital de trabajo, periodo 2014 – 2024



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de endeudamiento financiero

98. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TPGSM en el año 2024 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024

Ratio	Fórmula	2023	2024
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	2.609	2.684
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0.723	0.729
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0.056	0.079
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0.383	0.373
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1.383	1.373

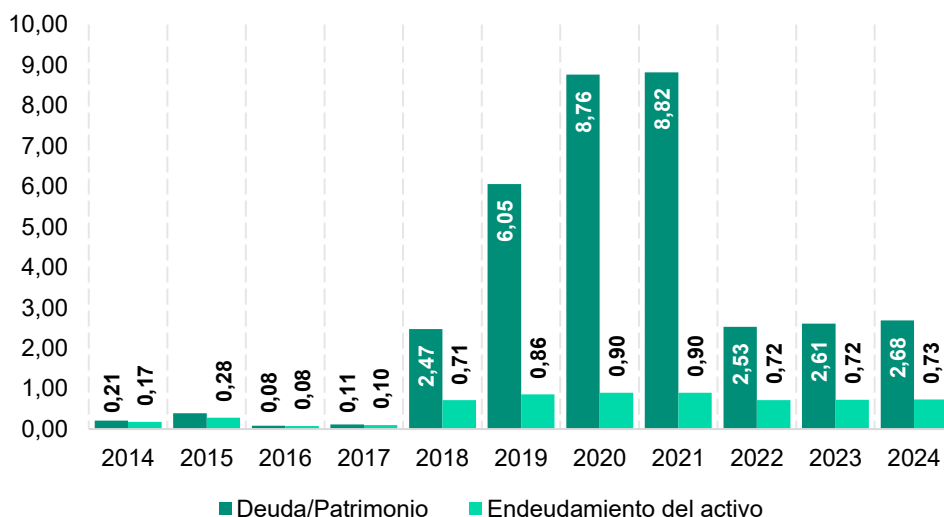
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran un incremento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa con relación a lo observado en el 2023, además de que, en comparación a dicho año, para el 2024 la empresa presenta una peor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo.



100. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2024 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 2,684 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (2,609 en 2023), lo cual muestra un leve cambio negativo en su solidez financiera al incrementar su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2024, el pasivo total de la empresa presentó un ligero crecimiento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2023, mostrando una variación porcentual de 1,6 %, mientras que el patrimonio neto mostró una reducción de -1,3% respecto a lo registrado en el año 2023.
101. Por otra parte, la reducción en el nivel de obligaciones con terceros asumida por la empresa (pasivo total) al cierre del 2024 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que, para el 2024, alrededor del 72,9 % del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo ligeramente superior a lo observado el año anterior (72,3% en 2023). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en el incremento que experimentó el pasivo total al cierre del 2024 (1,6 % respecto a lo registrado en 2023), con relación al activo total, el cual se vio incrementado solo en un 0,8 % respecto a lo registrado en el año 2023.
102. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar un comportamiento fluctuante en ambos casos desde el inicio de la concesión, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2024 respecto a la mayor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el menor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 0,11 en 2017 a un máximo de 8,82 en 2021, y un grado de endeudamiento del activo de 10% en 2017 a un pico de 90 % en 2021, todo ello principalmente por el mayor endeudamiento de la empresa con terceros. Sin embargo, en los últimos tres ejercicios (2022-2024), los ratios Deuda/Patrimonio y Endeudamiento del activo han disminuido y estabilizado para situarse, finalmente, en 2,68 y 73% el año 2024, respectivamente.

Gráfico N° 23: Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014 – 2024



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

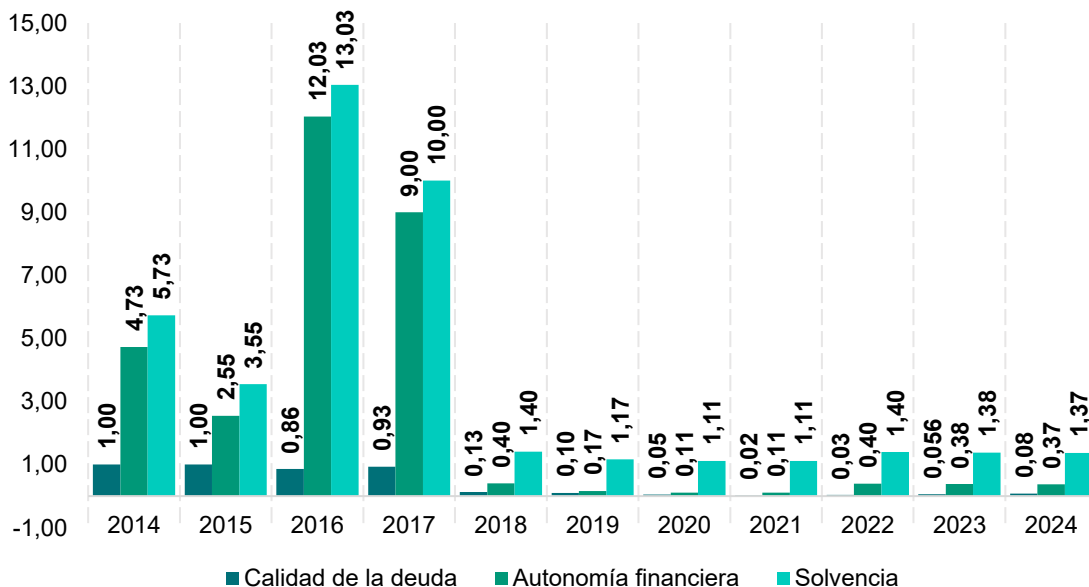
103. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa esta referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2024



se aprecia que el 7,9 % del pasivo total de TPGSM corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (5,6% en 2023), con lo cual se esperaría que poco menos del 8,0% de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos). Cabe indicar que, si bien al cierre del 2024 el pasivo corriente se incrementó en 44,3 %, el pasivo total, compuesto fundamentalmente por pasivos no corrientes, solo creció un 1,6%, ambos respecto a lo registrado en el año 2023, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.

104. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2024 la sitúa en un menor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,373 de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 0,383 en 2023). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2024, el patrimonio neto se vio reducido respecto a lo registrado en el 2023, mostrando una variación porcentual de -1,3 %, así mismo, el pasivo total de la empresa creció un 1,6% respecto a lo registrado en el año 2023.
105. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,37 de activo total, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 1,38 en 2023), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir sus obligaciones con terceros (pasivos totales), sin embargo, se presenta una ligera reducción en su capacidad de pagar sus deudas, en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2024, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de 1,6 % respecto a lo registrado en el año 2023, en tanto que los activos totales mostraron una reducción de 0,8 % respecto al referido año.
106. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan un comportamiento fluctuante, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo creciendo durante dicho periodo como producto del incremento que ha venido experimentando el pasivo no corriente, lo cual se evidencia en la tendencia a la baja del ratio de calidad de la deuda, que pasó de 13% en 2018 a 7,9% en 2024.

Gráfico N° 24: Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014 – 2024



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024– Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



107. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2014 y 2024, el pasivo total de TPGSM presentó una variación promedio anual de 66,7 %, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual menor al de los pasivos de 44,5 %, en tanto que el patrimonio neto de TPGSM presentó un crecimiento anual promedio de 29,3 %, reforzando así la mayor dependencia de la empresa en cuanto al financiamiento externo de sus activos.

Ratios de rentabilidad

108. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de TPGSM en el año 2024 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023. Similarmente, los indicadores ROE y ROA presentan una mejoría en comparación al 2023, lo cual se traduce en que, al cierre del 2024, si bien redujo la magnitud de la rentabilidad negativa de los accionistas, la empresa no hizo un uso eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.

Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0.204	0.246
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0.027	0.089
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	-0.114	-0.070
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0.318	0.323
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	-0.067	-0.056
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	-0.019	-0.015

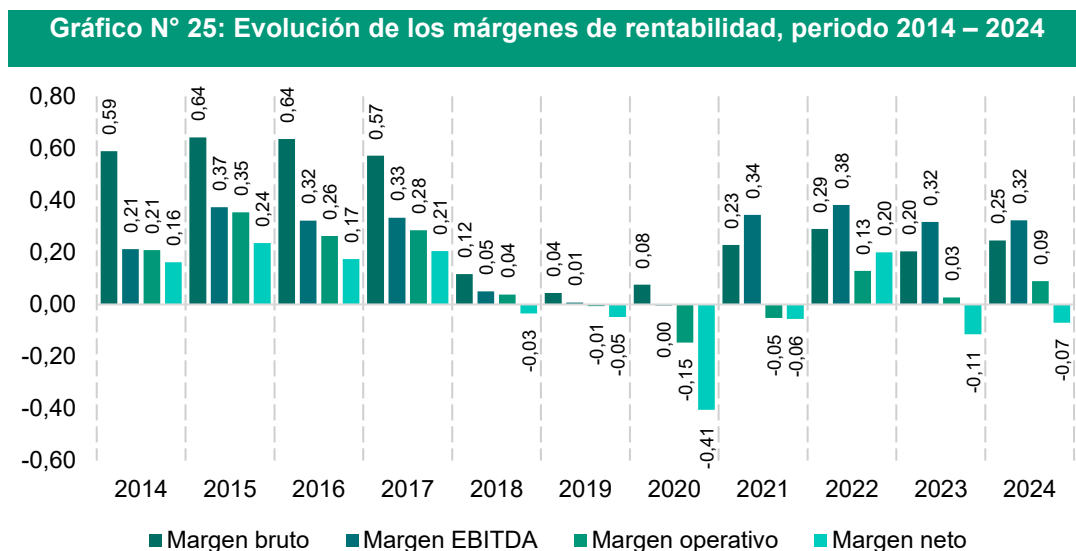
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

109. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,25 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,20 en 2023); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deduce además los gastos de administración y de ventas, principalmente, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,089 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,027 en 2023).
110. Cabe indicar que para el 2024 la utilidad bruta y la utilidad operativa presentaron un aumento en sus niveles registrados en comparación al 2023 (61,2% y 344,9%, respectivamente), con los ingresos totales de TPGSM incrementándose en USD 11,0 millones (33,5%) respecto del 2023, mientras que los costos totales solo crecieron USD 6,9 millones (26,5%), ocasionando de esta forma el incremento de los márgenes señalados. Cabe indicar además que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2024, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,323 de ganancia antes de intereses, impuestos,



depreciación y amortización, siendo dicha ganancia ligeramente superior a la percibida el año anterior (USD 0,318 en 2023).

111. Del mismo modo, el margen neto indica que, para el año 2024, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo una pérdida neta de USD 0,07 luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, mejorando el percibido el año anterior (USD - 0,114 en 2023). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2018 el margen neto por dólar de ingreso viene presentando un comportamiento fluctuante predominando los valores negativos, pasando de USD - 0,03 en dicho año a USD - 0,07 en el año 2024, lo cual se traduce en un crecimiento anual promedio de 12,3%. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de crecimiento anual promedio de 13,3 % y 15,1 %, respectivamente, entre los años 2018 y 2024.

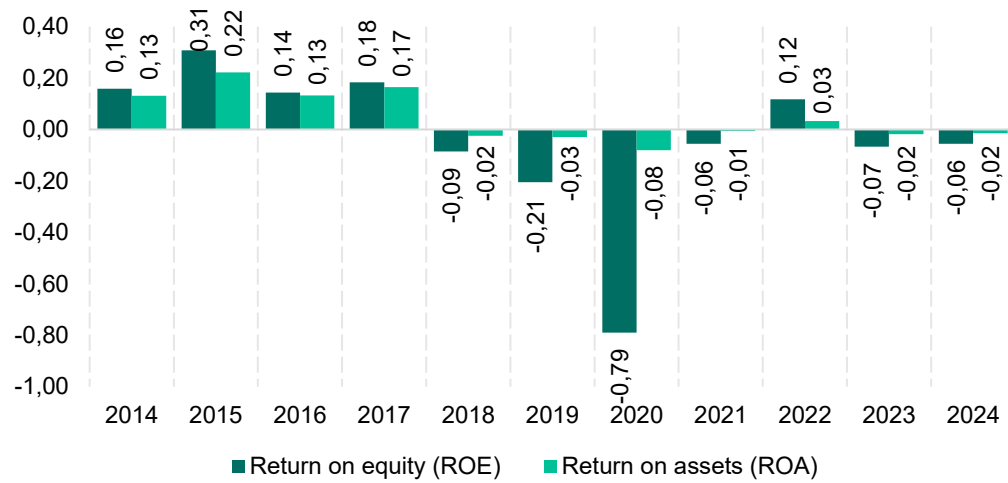


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

112. Finalmente, debemos indicar que la mejora que presentó el rendimiento neto de TPGSM al cierre del 2024 se tradujo en una situación menos desfavorable para los accionistas de la empresa debido a que la rentabilidad negativa de su capital se reducida. En efecto, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2024, se obtuvo alrededor de USD - 0,056 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD -0,067 en 2023).
113. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2024, los activos totales de TPGSM rindieron alrededor de USD - 0,015 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2023 (USD - 0,019), lo cual sugiere que la empresa redujo su ineficiencia en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
114. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA desde inicios de la concesión. Nótese que, excepto el ejercicio 2022, desde el año 2018 se han obtenido resultados negativos respecto a estos ratios hasta el 2024, aunque con tasas de crecimiento anual promedio de -7,0 % y -7,9 % que han reducido la ineficiencia a lo largo de dicho periodo, respectivamente.



Gráfico N° 26: Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014 – 2024



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2024 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. CONCLUSIONES

115. El informe de desempeño del año 2024 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- (i) En lo que respecta a la evolución del número de naves atendidas, en el 2024 recalieron en el Terminal Paracas 360 naves, lo que representó un aumento del 57,9 % (fueron 228 las naves alcanzadas el año 2023).
- (ii) En el transcurso del año 2024, el tráfico total de carga fue de 3,8 millones de toneladas, un 48,3 % por encima de lo registrado en el año previo (2,6 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, está alcanzó una variación 140,8 % mayor que durante el año 2019.
- (iii) El servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 36,0 miles de TEU, lo que resultó en un aumento de 194,6 % respecto al año 2023, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (95,6 %). Asimismo, TPGSM alcanzó a movilizar 38,0 miles de TEU contenedores vacíos, acusando un crecimiento del 142,7 % con relación a lo movilizado el año 2023. Dicha evolución se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 95,3 % de las operaciones de contenedores vacíos, siendo los mayormente demandados para el embarque de mercancías en el terminal.
- (iv) El tránsito de carga fraccionada registró 243,2 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque, un 20,2 % por debajo del nivel del año 2023, equivalente a 61,6 miles de toneladas menos. Desagregando dicha variación por tipo de operación, a pesar de que las operaciones de descarga se incrementaron en 10,9 %, la razón de la disminución fueron las operaciones de embarque, que disminuyeron en 32,2 % (-70,8 miles de toneladas).
- (v) En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2963 miles de toneladas, incrementándose así en un 45,9 % respecto al año 2023, ya que se movilizaron 932,2 miles de toneladas más durante el 2024. Esto se explica por el aumento tanto en la operación de descarga, que aumentó en 15,2 % (192,6 miles de toneladas más), como en la de embarque, que aumentó en 96,7 % (equivalente a 739,6 miles de toneladas más).
- (vi) La carga rodante registró 18,4 miles de toneladas de tráfico, disminuyendo en 31,5 % respecto al 2023. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, en el 2024 recalieron 13 768 pasajeros, entre nacionales (7887 pasajeros) e internacionales (5881 pasajeros). Esta cifra es 35,3 % superior a lo registrado en el 2023.
- (vii) Desde el quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI. Por tanto, la inflación de los EE. UU. del 2,89 % definió la variación máxima permitida para el promedio de tarifas. Así, los ajustes tarifarios del 2024 crecieron entre el 2,82 % y 2,89 % para todos los servicios.
- (viii) En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron cuatro contratos de acceso en el 2024 (2 para brindar el servicio de practicaje y 2 para brindar el servicio de remolcaje) bajo las mismas condiciones, esto es, un cargo de USD 0,0 para los usuarios intermedios que brindan el servicio de practicaje y de USD 112,55 para los de remolcaje.
- (ix) Durante el año 2024, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 3,71 millones correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias y Obras en función de la demanda – Etapas 2 y 3. Así, las inversiones acumuladas ascienden a USD 185,8 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 74,6 % con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En lo relativo a los pagos realizados al Estado en el 2024, alcanzó los S/. 6,3 millones, monto 28,6 % por encima al pagado el año 2023, debido a los mayores ingresos de la concesión. Así, vale remarcar que la Retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (75,6 %) de los pagos al estado realizados por el Concesionario, quedando el resto en el Aporte por regulación.



- (x) En cuanto al desempeño operativo durante el año 2024, el indicador de número de operaciones que incumplieron los tiempos máximos exigidos nos indica que los tiempos para el *inicio de operaciones comerciales de la nave, desatraque de la nave, entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel, recepción de contenedores y entrega de contenedores*, fueron excedidos en 6 (2,3 %), 3 (1,2 %), 28 169 (81,8 %), 721 (6,3 %) y 5 864 (54,8 %) oportunidades, respectivamente. Por otra parte, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que el servicio de inicio de operaciones comerciales de la nave, el servicio de desatraque de la nave y la recepción de contenedores fueron los servicios que cumplieron con el tiempo máximo establecido de 20 minutos.
- (xi) Terminal Paracas presentó 53 accidentes, que generó 54 personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Se presentaron 3 reclamos contra el Concesionario, correspondientes a asuntos de Facturación o Cobro. De otro lado, le fueron aplicadas 4 sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM por el monto de 12,84 UIT (S/. 66,1 miles) y no se le aplicaron penalidades.
- (xii) Respecto a la situación financiera de TPGSM durante 2024, se observa un aumento de 33,5% en los ingresos por servicios portuarios, alcanzando un nivel de USD 43,9 millones. Sin embargo, los costos asociados con estos servicios también aumentaron en una magnitud de 26,5%, registrando un nivel de USD 33,1 millones. Así, durante 2024 se alcanzó una utilidad bruta de USD 10,8 millones, reflejando un incremento de 61,2% en comparación con el año anterior (USD 4,1 millones más). Por su parte, la utilidad operativa creció significativamente a USD 3,9 millones, marcando un incremento de USD 3,0 millones (344,9%), mientras que la utilidad neta registró un resultado de USD - 3,1 millones, disminuyendo la pérdida en alrededor de USD 686 000 (-18,3%). Estas variaciones se explican, principalmente, por un aumento sustancial en los gastos financieros, que superaron el crecimiento en la diferencia en ingresos y gastos en las operaciones durante el período analizado.
- (xiii) Por su parte, los ratios financieros analizados muestran un leve incremento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2023, al cierre del 2024 la empresa presenta una peor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo, aunque mantiene sus pasivos en su mayor parte como no corrientes. Finalmente, a pesar de registrar tasas negativas, se observa una mejora de la rentabilidad neta de la empresa, así como de un incremento del ROE y ROA.



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	▪ <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 - Modificación de cláusulas vinculadas al cierre financiero. - Modificación de cláusulas relacionadas a la revisión tarifaria.	Adenda 1
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.9. (p. 33)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 31)
8	Capital mínimo	USD 14 000 000,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 37)
9	Garantías a favor del concedente	El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo a lo siguiente: - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: 10 % del monto de la Inversión Referencial en valores constantes. - Antes del inicio de la ejecución de cada Etapa, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía en 10 % del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada Etapa y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de cada Etapa. - En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias deberá incrementar el monto de la garantía antes referida en 20 % del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas o remanentes luego de la aplicación de la Tasa de Actualización de Inversión Complementaria.	Cláusula 9.2.1. (p. 78)
10	Garantías del Concedente	El Concedente garantiza al concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 77)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: - El derecho de Concesión. - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.3. (p. 79)
12	Compromiso de inversión	Inversión referencial (sin IGV): Etapa 1: USD 53 millones Etapa 2: USD 29 millones Etapa 3: USD 38 millones Etapa 4: USD 11 millones Total: USD 131 millones Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	Obras iniciales: - Correspondientes a la Etapa 1, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. Obras en función a la demanda: - Etapa 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año. - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 225 miles de toneladas de granos limpios (granos comestibles).	Anexo 9
14	Cierre financiero	El Concesionario tendrá un plazo máximo de sesenta (60) días calendario de aprobado el EIA y el expediente técnico, para acreditar ante el Concedente que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de la totalidad de las obras iniciales.	Cláusula 6.32 (p. 61)
15	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: - De conciencia. • De derecho: i) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00. • Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Penalidades	- Corresponde al Regulador llevar a cabo el procedimiento de determinación de incumplimientos contractuales del Concesionario y aplicar las penalidades contractuales establecidas. - El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero. - Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT) - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT) - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT) - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT) - Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT) - Garantías (entre 8 y 80 UIT) - Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10 % del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales: (0,8 UIT para todos los casos)	Cláusula XVIII. (p. 123-124) Anexo 17 (p. 171-176)
17	Causales de caducidad	Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes.	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 103-106)
18	Equilibrio económico - financiero	- Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de Ingresos o costos del Concesionario. - El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: - Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y - El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación. - Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10 %, se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.	Cláusula 8.28. (p. 75)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Pólizas de seguros	• Seguro sobre los Bienes del Concedente. • Seguros Personales para Trabajadores. • Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. • Seguros de Todo Riesgo de Obras Terminadas. • Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.	Cláusula 10.3. (p. 86-87) Cláusula 10.4. (p. 87) Cláusula 10.5. (p. 87-88) Cláusula 10.6. (p. 88-89) Cláusula 10.7. (p. 89-90)
20	Inicio de operaciones	▪ La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del Concedente. ▪ El inicio de la Explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en Periodo Pre-operativo. ▪ La Explotación sólo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen, y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que las APN otorgue su conformidad.	Cláusula 8.16.-8.18. (p. 68)
21	Niveles de servicio y productividad	▪ El concesionario se obliga a obtener las certificaciones ISO reconocidas a nivel internacional, o sus equivalentes, orientadas a garantizar la gestión dentro del terminal portuario: - La calidad - El cuidado del Medio Ambiente. - Seguridad y Salud Ocupacional. - La seguridad de la cadena logística dentro del Área de la Concesión. ▪ Niveles de servicio y productividad existente a partir de la fecha de toma de posesión: Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes: - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a granel</u>: no deberá exceder de 30 minutos, tanto por operación individual como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de recepción de contenedores</u>: no más de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega del contenedor</u>: no deberá exceder de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Promedio Trimestral)</u>: ○ Granel Líquido: 140 t/h	Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		○ Granel Sólido – Sal: 800 t/h ○ Granel Sólido – Granos, Chatarra, Hierro (pellets): 200 t/h ○ Fraccionada – Fierro (varillas), Tubos de acero: 150 t/h. ○ Fraccionada – Harina de pescado: 40 t/h. ○ Rodante – Livianos: 80 unidades/hora ○ Rodante – Medianos: 30 unidades/hora ○ Rodante – Pesados: 15 unidades/hora Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.	
22	Revisión y reajustes tarifarios	▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio conocido como “RPI-X”. ▪ Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Para los primeros 5 años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero. Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.	Cláusula 8.25. (p. 73-74)
23	Tarifas	▪ Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la concesión: ▪ <u>Servicios a la Nave:</u> - Por metro-eslora por hora: USD 0,54 ▪ <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional:</u> - Contenedor lleno de 20”: USD 119,00 - Contenedor lleno de 40”: USD 140,00 - Contenedor vacío de 20”: 80 % de Contenedor lleno de 20”. - Contenedor vacío de 40”: 80 % de Contenedor lleno de 40”. - Carga Fraccionada (Tm): USD 12,80 - Carga Rodante (Tm): USD 21,00 - Carga Sólida a Granel (Tm): USD 6,30 - Carga Líquida a Granel (Tm): USD 1,00 - Pasajeros (Por pasajero): USD 6,00 • <u>Servicio de cabotaje:</u> - Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb. /Desc. Internacional	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
24	Retribución al Estado	▪ El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3 % de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.26. (p. 74)



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario General San Martín

Tipo : Autofinanciada
Plazo de concesión : 30 años
Periodo : 2014 - 2024

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	149	167	209	228	360
Carga total atendida	Toneladas	669 036,0	1 692 488,0	1 239 577,0	1 640 516,0	1 679 484,0	1 575 291,1	1 525 331,8	2 179 173,0	2 556 830,8	2 556 830,8	3 792 969,3
Operación	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Exportación	Toneladas	358 603,0	650 915,0	356 047,0	550 524,0	534 516,0	547 625,5	446 862,2	704 525,0	1 064 470,6	1 149 564,2	2 121 353,9
Importación	Toneladas	310 143,0	949 322,0	1 063 065,0	1 089 602,0	1 144 969,0	1 027 241,3	1 078 469,6	1 474 648,0	1 784 246,4	1 406 214,5	1 657 628,7
Cabotaje	Toneladas	250,0	9 250,0	-	-	-	424,3	-	-	-	1 052,2	660,7
Transito y transbordo	Toneladas	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carga	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2	157 339,2	128 885,0	94 000,2	194 018,1	568 431,5
Fraccionada	Toneladas	60 569,0	263 510,0	344 009,0	244 819,0	318 239,0	145 439,9	362 707,2	599 012,0	692 971,3	305 317,9	243 361,5
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1	0,000	-	-	-	-
Graneles sólidos	Toneladas	607 007,0	1 398 275,0	1 058 379,0	1 331 411,0	1 336 220,0	1 312 660,9	1 005 285,3	1 448 965,0	2 060 501,7	2 030 546,9	2 962 726,9
Rodante	Toneladas	-	9 631,0	0,000	0,000	0,000	0,000	-	2 311,0	1 243,8	26 947,9	18 449,5
Contenedores	Unidades	-	1 011,0	1 044,0	6 251,0	1 625,0	7 524,0	10 821,0	8 855,0	6 834,0	14 178,0	39 044,0
Contenedores	TEU	-	-	2 050,0	12 408,0	3 218,0	14 869,0	21 049,0	17 379,0	13 541,0	28 228,0	77 497,0
Pasajeros	personas	2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528	4 497	-	1 984	-	-

Ingresos

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carga solida, fraccionada y líquida	Miles de dólares	3 651,00	9 786,00	8 647,00	9 061,00	9 999,0	8 826,0	10 042,0	15 488,0	21 392,0	18 538,0	27 772,0
Uso de amarradero	Miles de dólares	272,00	746,00	616,00	749,00	625,0	588,0	496,0	791,0	1228,0	1129,0	1593,0
Servicio especial en función a la nave y la carga	Miles de dólares	-	445,00	529,00	2 131,00	595,0	728,0	2 708,0	3 738,0	11 344,0	11 834,0	13 522,0
Servicios especiales no regulados	Miles de dólares	-	905,00	359,00	599,00	324,0	336,0	400,0	413,0	903,0	1 346,0	973,0
Otros	Miles de dólares	183,00	841,00	450,00	1 510,00	905,0	1 370,0	-	-	-	-	-

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante