



INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario General San Martín – Pisco
2025

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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Terminal Portuario General San Martín – Pisco

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 elaborados 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 2026

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. ASPECTOS GENERALES	8
I.1. Composición Accionaria del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de influencia	10
I.4. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
II.1. Servicios estándar.....	12
II.2. Servicios especiales.....	13
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	14
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	14
III.1. Principales clientes	14
III.2. Tráfico de servicios	14
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	18
IV.1. Régimen tarifario.....	18
IV.2. Régimen de acceso	21
IV.3. Servicios no regulados (precios).....	22
V. INVERSIONES	25
VI. PAGOS AL ESTADO	27
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	28
VII.1. Niveles de servicio y productividad	28
VII.2. Accidentes	29
VII.3. Reclamos, sanciones y penalidades	30
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	31
VIII.1. Estado de Resultados Integrales	31
VIII.2. Estado de Situación Financiera	34
VIII.3. Indicadores Financieros	39
IX. CONCLUSIONES	47
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	49
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	54



GRÁFICOS

Gráfico 1 Número de naves por tipo de servicio.....	15
Gráfico 2 Descarga y embarque de contenedores llenos.....	16
Gráfico 3 Descarga y embarque de contenedores vacíos.....	16
Gráfico 4 Tráfico de carga fraccionada	17
Gráfico 5 Tráfico de carga sólida a granel.....	17
Gráfico 6 Tráfico de pasajeros, 2019 – 2025	18
Gráfico 7 Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 – 2025	27
Gráfico 8 Número de accidentes en el terminal, 2020 – 2025.....	30
Gráfico 9 Número de reclamos, 2024 – 2025.....	30
Gráfico 10 Ingresos por prestación de servicios en el TPGSM, 2025	32
Gráfico 11 Composición de los costos y gastos operativos en el TPGSM, 2025	33
Gráfico 12 Evolución de los resultados de Terminal Paracas, 2014 – 2025	33
Gráfico 13 Composición de activos de la empresa, 2025	36
Gráfico 14 Evolución de los activos de la empresa, 2014 – 2025	37
Gráfico 15 Composición de pasivos de la empresa, 2025	37
Gráfico 16 Evolución de los pasivos de la empresa, 2014 – 2025.....	38
Gráfico 17 Composición del patrimonio neto de la empresa, 2025	38
Gráfico 18 Evolución del patrimonio neto de la empresa, 2014 – 2025	39
Gráfico 19 Evolución de los ratios de liquidez, 2014 – 2025.....	41
Gráfico 20 Evolución del capital de trabajo, 2014 – 2025	41
Gráfico 21 Evolución de los ratios de endeudamiento, 2014 – 2025.....	43
Gráfico 22 Evolución de los ratios de solvencia y autonomía financiera, 2014 – 2025	44
Gráfico 23 Evolución de los márgenes de rentabilidad, 2014 – 2025.....	46
Gráfico 24 Evolución del ROE y ROA de la empresa, 2014 – 2025.....	46

CUADROS

Cuadro 1 Tarifario de servicios regulados, 2024 – 2025	21
Cuadro 2 Cargos de Acceso: Remolcaje y Practicaje, 2025	22
Cuadro 3 Precio de servicios a la nave, 2024 – 2025.....	23
Cuadro 4 Precio de servicios especiales en función a la carga, 2024 – 2025.....	24
Cuadro 5 Pagos al Estado, 2024 – 2025.....	28
Cuadro 6 Niveles de servicio, 2025.....	28
Cuadro 7 Niveles de rendimiento, 2025	29
Cuadro 8 Sanciones aplicadas a Terminal Paracas, 2025.....	31
Cuadro 9 Estado de Resultados Integrales, 2020 – 2025	31
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera, 2020 – 2025	35
Cuadro 11 Ratios de liquidez, 2024 y 2025.....	39
Cuadro 12 Ratios de endeudamiento, 2024 y 2025	42
Cuadro 13 Ratios de rentabilidad, 2024 y 2025	45

ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto	9
Ilustración 2 Área de influencia del Terminal Portuario General San Martín	11



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 año 2025. En particular, se describe el comportamiento de las principales variables de la empresa tales como el tráfico de carga, el régimen tarifario y de cargos de acceso, los indicadores operativos (accidentes, niveles de servicio y productividad), las inversiones, entre otros.

El 21 de julio de 2014, la empresa Terminal Portuario Paracas S.A. (en adelante, el Concesionario o Terminal Paracas) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o el Concedente) suscribieron un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM (en adelante, el Contrato de Concesión), cuya vigencia es 30 años contados desde su suscripción. El proyecto del TPGSM comprende cuatro etapas de inversiones que consisten en la construcción de un amarradero multipropósito, patio de almacenamiento, antepuerto, dragado, modernización del muelle 1 y 2, entre otras obras de infraestructura, por las cuales Terminal Paracas debe realizar una inversión de USD 249,1 millones (incluido IGV).

Durante el año 2025, recalaron en el TPGSM un total de 385 naves, representando un aumento del 6,9 % con relación al año 2024 (360 naves). Asimismo, el volumen total de carga movilizada en dicho año fue de 3,9 millones de toneladas, esto es, un 4,1 % por encima de lo registrado en el año 2024 (3,8 millones de toneladas). Por su parte, el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos movilizó 37,7 miles de TEU en 2025, lo que resultó en un aumento de 4,6 % respecto al año 2024, siendo mayoritaria la operación de embarque de contenedores de 40 pies, con una participación del 96,9 % del total. Entre tanto, el TPGSM alcanzó a movilizar 46,6 miles de TEU contenedores vacíos en 2025, lo que implicó un crecimiento del 22,5 % con relación a lo movilizó el año 2024, explicada por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies.

Adicionalmente, en el 2025 el TPGSM registró 396,5 miles de toneladas bajo operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, esto es, un 63,0 % por encima del nivel registrado en 2024, a la vez que se movilizaron 2,92 millones de toneladas de carga sólida a granel, esto es, 1,5 % por debajo del nivel registrado en 2024 (45,7 mil toneladas menos). Cabe indicar que la carga rodante registró cerca de 29,6 miles de toneladas de tráfico, aumentando en 60,4 % respecto al 2024. Por su parte, el Servicio Estándar de pasajeros, a pesar de haberse brindado a 13 768 pasajeros en el 2024, para el año 2025 se registraron un total de 5071 atenciones, de las cuales 2025 correspondieron a pasajeros nacionales y 3046 a pasajeros internacionales.

La actualización de las tarifas de los servicios regulados se realiza considerando el RPI de los últimos doce meses disponibles (enero a diciembre). Sin perjuicio de lo anterior, para el caso específico del ajuste anual de Tarifas Máximas del TPGSM que entró en vigor desde el 17 de enero de 2025, es preciso notar que las Tarifas Máximas incorporan un ajuste por variación del índice de precios de los EE. UU. de los meses de enero a julio de 2024, con lo cual la empresa se encuentra cubierta de los efectos de la inflación por dicho periodo. En tal sentido, para efectos del ajuste anual de Tarifas Máximas de enero de 2025 se debe considerar, además del factor de productividad aprobado por el Regulador, la inflación registrada entre agosto y diciembre de 2024¹; cumpliéndose así con incorporar el RPI de los últimos doce meses disponibles conforme a lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión. Por ello, el factor de ajuste de las tarifas debe considerar un RPI igual a 0,34 % y el factor de productividad aprobado por el Regulador para el respectivo quinquenio regulatorio, igual a -5,50 %. Así, cada una de las cuatro (04) canastas de servicios deberá cumplir con no exceder, por tipo de canasta de servicio, la variación promedio máxima permitida de 5,84 %.

De otro lado, en el 2025 estuvieron vigentes cinco contratos de acceso, dos para los servicios de practica y tres para el de remolcaje, siendo todos contratos renovados. Los contratos de acceso

¹ Con fecha 15 de enero de 2025, *The Bureau of Labor Statistics* de los EE. UU. publicó el valor del índice general de precios al consumidor de dicho país correspondiente al mes de diciembre de 2024, el cual ascendió a 315,605. Por lo tanto, considerando que, para julio del mismo año, el valor del referido índice fue igual a 314,540, el factor de ajuste de las tarifas debe considerar un RPI igual a 0,34%.



fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practicaje el cargo fue de USD 0,0 y para el servicio de remolcaje fue de USD 112,55.

Durante el año 2025, el TPGSM presentó una inversión ejecutada de aproximadamente USD 10,02 millones, correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias. Así, las inversiones acumuladas en la Concesión ascienden a USD 195,78 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 78,6 % con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones).

En cuanto a los pagos efectuados al Estado en 2025, estos alcanzaron los S/ 7,9 millones, lo que significó un aumento de 25,6 % respecto al año 2024. Es importante destacar que la Retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente el 74,8 % del total de los pagos realizados por el Concesionario al Estado, mientras que el restante corresponde al Aporte por Regulación al Ositrán.

Respecto a los resultados de la medición de niveles de servicio en el TPGSM durante el 2025, algunos indicadores mostraron operaciones que excedieron los tiempos máximos exigidos. Además, al revisar los indicadores correspondientes a los límites de promedios trimestrales, el servicio de inicio de operaciones comerciales de la nave y el servicio de desatraque de la nave fueron los servicios que cumplieron con el tiempo máximo establecido de 20 minutos. Por su parte, durante el año 2025, la carga a granel sólido, granel líquido, fraccionada y rodante presentaron niveles de rendimiento superiores a los mínimos establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

En otros aspectos operativos, durante el 2025 se produjeron 34 accidentes en la Concesión, lo cual tuvo como saldo un total de 34 heridos y sin registrarse algún fallecido producto de dichos eventos. Asimismo, se presentó un (1) reclamo contra el Concesionario relativo a Daños o pérdidas, además se aplicaron tres (3) sanciones al Concesionario por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM.

En cuanto a los resultados financieros de Terminal Portuario Paracas S.A., durante el 2025 los ingresos por servicios portuarios totalizaron USD 57,3 millones, mostrando un aumento de USD 13,4 millones (+30,6 %) respecto al año anterior. Al respecto, los ingresos provinieron, principalmente, de servicios a la carga sólida, fraccionada y líquida, que representaron el 60,3 % del total. En cuanto a los costos de prestación de servicios portuarios, estos totalizaron alrededor de USD 42,3 millones, reflejando un incremento de USD 9,2 millones (+27,8 %), constituyendo el 73,8 % de los ingresos totales. Cabe indicar que este crecimiento en ingresos y costos determinó una utilidad bruta de USD 15,0 millones para el 2025, creciendo en USD 4,2 millones (+39,3 %) respecto al año 2024. A su vez, la utilidad operativa ascendió a USD 7,3 millones, incrementándose en USD 3,4 millones (+87,0 %), mientras que el resultado neto del ejercicio mostró una mejora de USD 2,6 millones (+85,8 %), al pasar de una pérdida de USD 3,1 millones en 2024 a una pérdida de USD 0,4 millones en 2025. Esta evolución positiva respondió, principalmente, al crecimiento de los ingresos operativos, cuyo efecto favorable fue contrarrestado parcialmente por los gastos financieros registrados en el período.

El Estado de Situación Financiera de Terminal Portuario Paracas S.A., al cierre del año 2025, reflejó un activo total de USD 205,5 millones, creciendo en USD 2,1 millones (+1,0 %) respecto al año 2024. Sobre el particular, predominan los activos no corrientes, compuestos principalmente por activos intangibles que representan el 82,4 % del total de activos. En cuanto al pasivo total, este ascendió a USD 149,0 millones, creciendo en USD 0,8 millones (0,5 %) respecto a 2024, y estuvo compuesto mayoritariamente por obligaciones financieras (87,2 % de los pasivos de la empresa). Por su parte, el patrimonio neto de la empresa alcanzó USD 56,5 millones, mostrando un aumento de USD 1,3 millones (+2,3 %), 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.

Finalmente, en cuanto a los indicadores financieros de Terminal Portuario Paracas S.A., se observa un aumento en los ratios de liquidez corriente y de prueba ácida en 2025, debido al



mayor incremento del activo corriente respecto al incremento del pasivo corriente, reflejando una mayor disponibilidad de activos líquidos, además de contar con un capital de trabajo positivo que pasó de USD 1,2 millones en 2024 a USD 8,3 millones en 2025. En lo relativo al endeudamiento, el ratio Deuda/Patrimonio se redujo en 2025, reflejando una leve menor dependencia de financiamiento externo. En particular, el ratio de endeudamiento del activo alcanzó un nivel de 72,5 % (frente al 72,9 % en 2024), reflejando un menor uso de financiamiento externo para respaldar los activos totales. En términos de rentabilidad, Terminal Portuario Paracas S.A. mantuvo indicadores negativos durante 2025; sin embargo, estos mostraron una mejora respecto al ejercicio anterior. Así, el margen neto pasó de -0,070 en 2024 a -0,008 en 2025, reflejando una menor pérdida por cada dólar de ingreso generado. De manera similar, el ROE mejoró de -0,056 a -0,008, mientras que el ROA pasó de -0,015 a -0,002 entre 2024 y 2025, evidenciando una reducción de las pérdidas relativas y una mejora en el desempeño financiero de la empresa.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. Al 31 de diciembre de 2025, la estructura accionarial de Terminal Paracas estaba constituida de la siguiente manera: *Servinoga S.L.* (35,0 %), *Pattac Empreendimentos e Participações S.A.* (32,5 %) y *Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda.* (32,5 %).
2. *Servinoga S.L.* forma parte del Grupo Nogar, un conglomerado empresarial integrado por 11 compañías con más de 50 años de trayectoria en el comercio marítimo, la operación portuaria y la gestión logística, el cual administra 7 terminales en España y Portugal. Por su parte, *Pattac Empreendimentos e Participações S.A.* concentra sus principales actividades comerciales en el desarrollo de infraestructura, concesiones viales, terminales portuarios, administración de parques nacionales, generación de energía renovable y gestión de fondos de inversión. Asimismo, *Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda.* enfoca sus operaciones en los sectores de infraestructura portuaria, aeroportuaria y obras industriales².
3. Cabe precisar que, al inicio de la concesión, la composición accionaria original presentaba la siguiente distribución: *Servinoga S.L.* (35,0 %), *Pattac Empreendimentos e Participações S.A.* (27,5 %), *Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda.* (27,5 %) y *Fortesolo Serviços Integrados Ltda.* (10,0 %).

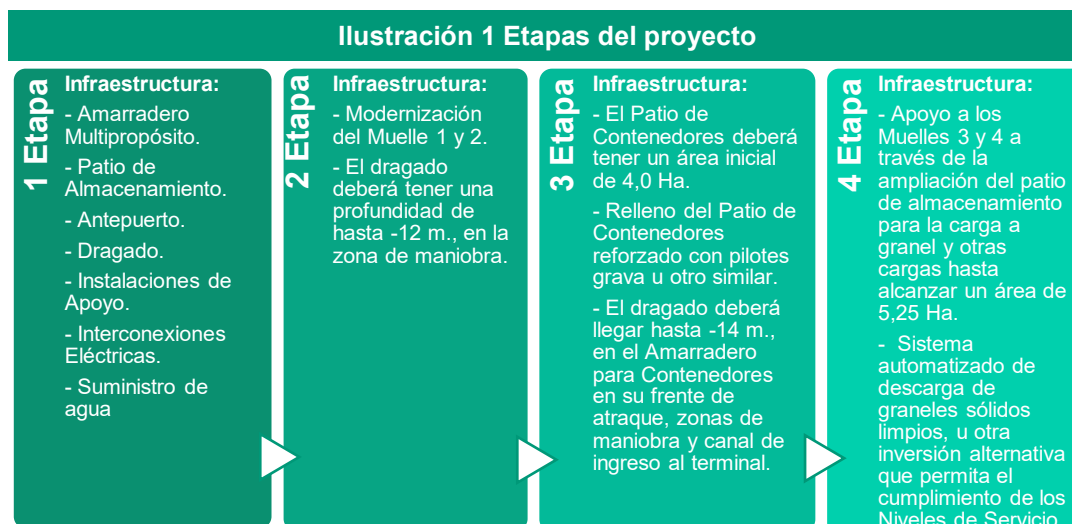
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 21 de julio de 2014, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o el Concedente) otorgó en concesión, por un plazo de 30 años, el Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TPGSM) al Consorcio Terminal Portuario Paracas, bajo la modalidad "DFBOT" (*Design, Finance, Build, Operate and Transfer*). Bajo este esquema, la concesión comprende el área marítima y terrestre concesionada, así como la infraestructura y el equipamiento portuario destinados al diseño, construcción, conservación y explotación del terminal. Asimismo, se establece la obligación de transferir dichos bienes al Estado peruano al vencimiento del plazo contractual.
5. El Contrato de Concesión suscrito estipuló la constitución de una garantía de fiel cumplimiento a favor del Concedente, con el propósito de respaldar el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones contractuales. El monto inicial de esta garantía equivale al 10 % del valor de la inversión referencial a precios constantes. Asimismo, se contempló una garantía equivalente al 20 % de las inversiones complementarias.

Compromisos de inversión

6. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, el programa de inversiones del TPGSM se estructura en cuatro (4) etapas, cuyo detalle se presenta en la Ilustración 1.

² De acuerdo con lo señalado en: <https://www.pdparacas.com.pe/sobre-el-terminal/> (última revisión: 29.05.2026).



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. Las obras contempladas en la Etapa 1, catalogadas como “obras iniciales”, deben ejecutarse en un plazo máximo de 18 meses, contado a partir de la fecha de suscripción de los contratos requeridos (Apéndice 6.8 del Contrato de Concesión). Por su parte, de acuerdo con el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, las Etapas 2, 3 y 4 se definen como “obras en función de la demanda”. Su desarrollo está condicionado a que el nivel de demanda anual previsto para la ejecución de cada etapa se alcance antes del inicio del año 20 de la concesión.
8. Al respecto, cabe señalar que el referido Apéndice 2 del Anexo 9 faculta la ejecución anticipada de las obras en función de la demanda que el concesionario considere necesarias, sujeto a la aprobación del Concedente y previo informe favorable de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN). En virtud de esta disposición, el 11 de marzo de 2016 se aprobó la solicitud del Concesionario para unificar la ejecución de las etapas 1, 2, 3 y 4 en una sola fase³.

Régimen tarifario

9. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de explotar el TPGSM bajo la modalidad de operador único (mono-operador). En virtud de ello, el Concesionario cuenta con la facultad exclusiva para ejecutar y prestar todos los servicios brindados dentro del terminal, y no se encuentra obligado a facilitar el acceso de terceros al recinto portuario para la prestación de servicios. Quedan exceptuados de esta exclusividad los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales se rigen por las disposiciones del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán).
10. Por otro lado, 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 de los servicios estándar y de los servicios especiales se actualizarán anualmente mediante el mecanismo de regulación de precios por factor de productividad (factor X) conocido como RPI-X. Durante los primeros cinco años, el factor X será equivalente a cero; vencido este plazo, el Ositrán revisará las tarifas a fin de determinar dicho factor de productividad, el cual permanecerá invariable durante el quinquenio regulatorio siguiente.
11. Asimismo, el Contrato de Concesión faculta al Concesionario a percibir una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar y un precio o tarifa, según corresponda, por la prestación de los Servicios Especiales.

³ Conforme a los Estados Financieros del Concesionario correspondientes al ejercicio 2017, esta unificación no afecta la operatividad ni la prestación de los servicios a los usuarios.



12. En ese marco, en el periodo comprendido entre el 21 de agosto de 2014 y el 16 de enero de 2025, el ajuste anual de las tarifas máximas se efectuó los días 21 de agosto de cada año, considerando únicamente la variación del índice de precios minoristas (RPI) de los últimos doce meses disponibles (de agosto a julio), debido a que el factor de productividad (X) aplicable era equivalente a cero.
13. Posteriormente, mediante la Resolución de Presidencia N° 005-2025-PD-OSITRAN, del 15 de enero de 2025, la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán estableció un factor de productividad de -5,50 % (menos cinco y cincuenta centésimas de punto porcentual) para el ajuste anual de las tarifas máximas del TPGSM. Dicho factor se encuentra vigente desde el 17 de enero de 2025 hasta el 16 de diciembre de 2030.
14. Cabe precisar que, a partir del 17 de enero de 2025, las tarifas máximas se reajustan el 17 de enero de cada año, aplicando la variación del RPI de los últimos doce meses disponibles (de enero a diciembre) y el factor de productividad aprobado por el organismo regulador para el quinquenio correspondiente.

Pagos al Estado

15. De conformidad con lo establecido en la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe abonar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho de explotación del TPGSM. Esta retribución equivale al 3 % de los ingresos netos mensuales obtenidos por el Concesionario a partir del inicio de la fase de explotación de la concesión.
16. Asimismo, el Concesionario tiene la obligación de transferir al Ositrán el 1 % del total de sus ingresos facturados por concepto de aporte por regulación⁴.

Modificaciones al Contrato de Concesión

17. El 12 de diciembre de 2016 se suscribió la Adenda N° 1 con el propósito de modificar el Contrato de Concesión, a solicitud de los acreedores permitidos y en el marco del cierre financiero del proyecto. Las modificaciones versaron sobre la definición de Agente Administrativo y de Garantías, el pago anticipado de obras en función de la demanda y el procedimiento de revisión tarifaria, entre otros aspectos. Específicamente, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25, 9.2.1.1, 9.3.3.1, 12.4, 14.1.3(o), 14.3.1.3, 14.3.3, 14.3.5, 14.11 y 17.13, y se incorporaron las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y el Anexo 11-A.
18. Asimismo, el 2 de diciembre de 2024 se suscribió la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión del Terminal Portuario General San Martín - Pisco. Esta modificación respondió a la necesidad de sustituir la tasa LIBOR como tasa de interés de referencia, debido a su discontinuidad en el mercado financiero global. Como consecuencia, las partes acordaron modificar el Índice del contrato, las cláusulas 1.29.71 –para adoptar la tasa *Term Secured Overnight Financing Rate* [SOFR] a 6 meses más un margen de ajuste o spread de 0,42826 %— y 1.29.108 de la Sección I, la cláusula 8.28 de la Sección VIII y el Anexo 10, relativo al Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento.

I.3. Área de influencia

19. El área de influencia (*hinterland*) de un terminal portuario se refiere a aquel espacio geográfico en el que se genera la mayor parte de su tráfico comercial; es decir, el territorio interior en el cual se originan o hacia el cual se dirigen los principales flujos de comercio (exportaciones e importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. Para el caso del Terminal Portuario General San Martín (TPGSM), ubicado en la localidad de Punta

⁴ Conforme a lo previsto en la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.



Pejerrey (distrito de Paracas, provincia de Pisco), su área de influencia comprende los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac⁵.

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.

20. Al tratarse de un contrato de tipo *Brownfield*⁶, el Concesionario inició sus operaciones empleando la infraestructura preexistente que venía siendo administrada por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), la cual presentaba las siguientes condiciones:
- Un muelle con cuatro amarraderos de 175 metros cada uno, de los cuales los amarraderos 3 y 4 se encontraban en mal estado.
 - Calados de 10,5 y 10,0 metros para los amarraderos 1 y 2, respectivamente.
 - Dos almacenes con un área de 3,174 m² cada uno, en mal estado.
 - Diez zonas de almacenamiento que sumaban un total de 73,897 m², de las cuales ocho se encontraban en mal estado.
21. Tras el otorgamiento de la concesión y como resultado de los programas de inversión ejecutados por el Concesionario en el TPGSM, al cierre de 2025 el terminal cuenta con los siguientes activos⁷:
- Antepuerto con una extensión de 1 hectárea.
 - Pavimentación de áreas aledañas que abarca 0,46 hectáreas.
 - Amarraderos multipropósito (1 y 2) y para contenedores (3 y 4), con una longitud mínima de 350 metros y una sección transversal de 39,5 metros de ancho.
 - Profundidades de dragado de hasta -12 metros en los amarraderos 1 y 2, y de hasta -14 metros en los amarraderos 3 y 4.
 - Patio de almacenamiento que comprende 4 hectáreas destinadas a carga contenerizada y 5,25 hectáreas para carga general.
 - Plataforma equipada para contenedores refrigerados (*reefers*).

⁵ Actualización del Plan Maestro Portuario General San Martín, publicado por la APN. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7755821/6553414-plan-maestro-del-terminal-portuario-general-san-martin.pdf?v=1741725425> (último acceso: 29.05.2026).

⁶ 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.

⁷ De acuerdo con lo señalado en el Plan de Negocios de TPGSM 2025.



- Edificios administrativos, de aduanas y para entidades públicas debidamente remodelados.
 - Obras de electrificación e interconexión al Sistema Eléctrico Interconectado Nacional (SEIN).
 - Almacenes techados con capacidades de 6000 m² para graneles y 3000 m² para carga general.
 - Seis balanzas de pesaje para camiones con capacidad de hasta 80 toneladas.
22. Asimismo, al cierre de 2025, el equipamiento portuario del TPGSM comprende los siguientes elementos⁸:
- Tres grúas de tierra: constituidas por dos grúas móviles portuarias (MHC) Liebherr 550 (capacidad de 145 t) y una MHC Liebherr 420 (capacidad de 124 t).
 - Tres tolvas para la descarga de graneles: subdivididas en dos de diseño ecológico y una de tipo semiecológico.
 - Cinco equipos portacontenedores: integrados por tres apiladoras de contenedores llenos (*reach stackers*) y dos manipuladoras de contenedores vacíos (*empty handlers*).
 - Veintitrés equipos de transferencia interna: compuestos por nueve tractores de terminal (*terminal trucks*), de nueve semirremolques y cinco tolvas graneleras.
 - Diez unidades de maquinaria pesada para carga: que abarcan tres montacargas, una excavadora, una grúa manipuladora de materiales y cinco cargadores frontales.
 - Mil tomas de conexión para contenedores refrigerados: distribuidas en 816 tomas fijas y 184 tomas móviles.

I.4. Hechos de importancia

23. Durante el ejercicio 2025, la inversión ejecutada estimada ascendió a USD 10,02 millones⁹, destinada al desarrollo de Inversiones Complementarias (IC). Entre estas destacan la IC N° 54 ("Equipamiento para soporte operativo de contenedores"), la IC N° 55 ("Equipo remontador de 15 m para carga a granel"), la IC N° 57 ("Equipamiento móvil - camionetas para supervisión operativa"), la IC N° 58 ("Portón desmontable para almacén de graneles"), la IC N° 59 ("Equipamiento portuario - garra para grúa móvil portuaria"), la IC N° 60 ("Equipamiento portuario - barredora para cargador frontal"), la IC N° 56 ("Equipamiento portuario - sistema de radiocomunicaciones") y la IC N° 35 ("Solución *Terminal Operating System* – TOS"). Dichas obras se encuentran concluidas y plenamente operativas al 31 de diciembre de 2025.
24. Por otra parte, desde el 24 de noviembre de 2025 se encuentra en fase de ejecución la Inversión Complementaria N° 64 ("Sistema de Automatización de Monitoreo *Reefers* y Energía"), la cual registró un avance físico acumulado estimado del 33,60% al 31 de diciembre de 2025.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

25. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario goza del derecho exclusivo para la ejecución y prestación de la totalidad de los servicios brindados dentro de la infraestructura portuaria concesionada, con excepción de los servicios de practica y remolcaje, los cuales se encuentran regulados por el REMA del Ositrán. Bajo este marco contractual, las prestaciones comerciales del Concesionario se clasifican en dos categorías: Servicios Estándar y Servicios Especiales.

II.1. Servicios estándar

26. Definidos como aquellas prestaciones que el Concesionario debe suministrar con carácter obligatorio a todo usuario que lo requiera, los Servicios Estándar abarcan las actividades

⁸ *Ídem*.

⁹ Monto de inversión en 2025 (incluido el IGV) conforme al reporte de inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre de 2025).



operativas y administrativas indispensables para los procesos de embarque o descarga. En el caso del embarque, el servicio comprende desde el ingreso de la carga al terminal portuario hasta el desamarre de la nave para su zarpe. Para la descarga, abarca desde el amarre de la embarcación hasta el retiro definitivo de la carga por parte del usuario. En ambos escenarios, el servicio incluye el derecho de permanencia de la carga en el terminal por un periodo libre de pago de hasta cuarenta y ocho (48) horas, así como la cobertura de cualquier costo administrativo u operativo derivado de la prestación.

27. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican bajo la siguiente estructura:

a) Servicios estándar en función de la nave:

28. Este servicio comprende el uso de la infraestructura de amarraderos del terminal, incluyendo las maniobras de amarre y desamarre. Como contraprestación, el Concesionario está facultado a aplicar una tarifa calculada por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora. Dicho cobro se computa sobre el tiempo total de permanencia de la embarcación en el amarradero, contabilizado desde el pase del primer cabo (*espía*) durante la maniobra de atraque hasta el largado del último cabo en la operación de desatraque.

b) Servicios estándar en función de la carga:

29. Comprenden las operaciones de descarga y embarque de cualquier tipo de mercancía, así como la utilización de la infraestructura y el equipamiento portuario asociado. La tarifa correspondiente al Servicio Estándar a la carga podrá ser facturada a la nave o al usuario, en estricta conformidad con los términos comerciales pactados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los cuales deberán constar detallados en el conocimiento de embarque (*Bill of Lading* o B/L).
30. En los casos en que la operación de transbordo se realice de manera íntegra dentro del TPGSM, la tarifa por el Servicio Estándar en función de la carga se devengará por única vez, cubriendo de forma integral desde la descarga hasta el posterior embarque en la nave receptora, además de contemplar el periodo de permanencia libre de pago de 48 horas en el terminal.

c) Servicio estándar en función del pasajero:

31. Este servicio comprende el tránsito de embarque y desembarque de pasajeros, garantizando condiciones de seguridad óptimas desde la nave hasta los accesos exteriores del terminal, y viceversa. Asimismo, incluye el control de las tarjetas de embarque (*boarding pass*), la inspección de equipaje (excluyendo los controles de competencia aduanera) y la disponibilidad de un servicio de atención médica y emergencias para el pasajero las 24 horas del día. La tarifa derivada de este servicio será facturada directamente a la agencia marítima correspondiente.

II.2. Servicios especiales

32. El Contrato de Concesión define los Servicios Especiales como aquellas prestaciones distintas a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a brindar, ya sea de forma directa o a través de terceros, y por los cuales tiene derecho a percibir un precio o tarifa, según corresponda. Al respecto, el Concesionario está obligado a proveer estos servicios a todos los usuarios que lo soliciten, sin que su prestación pueda ser condicionada a la contratación previa o simultánea de los Servicios Estándar.
33. Con el propósito de salvaguardar la eficiencia del mercado, el Ositrán se encuentra facultado para solicitar al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) la evaluación de las condiciones de competencia de un determinado Servicio Especial explotado por el Concesionario. El Indecopi dispondrá de un plazo de setenta (70) días calendario para emitir su



pronunciamiento, contados a partir del día siguiente de la recepción de la solicitud. En caso de determinarse la inexistencia de condiciones de competencia efectiva, el organismo regulador dará inicio al procedimiento correspondiente para la fijación de tarifas de dicho servicio.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

34. Dado que la explotación del terminal portuario se desarrolla bajo el modelo de mono-operador, el Contrato de Concesión estipula que el REMA resulta aplicable de manera exclusiva a los usuarios intermedios encargados de prestar los servicios esenciales de practicaje y remolcaje. En consecuencia, el Concesionario está obligado a garantizar a dichos usuarios intermedios el acceso a la infraestructura portuaria (considerada una facilidad esencial) para la correcta ejecución de las citadas prestaciones.
35. El desarrollo de los servicios esenciales de practicaje y remolque es ejecutado por empresas terceras debidamente autorizadas que solicitan acceso al terminal. Cabe precisar que los costos comerciales asociados a estos servicios son asumidos en su totalidad por la línea naviera correspondiente.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

36. A continuación, se presenta el análisis de la evolución del tráfico de naves y del movimiento de carga en el Terminal Portuario General San Martín (TPGSM). Esta evaluación se sustenta en la sistematización de los reportes estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Ositrán¹⁰.

III.1. Principales clientes

37. Los servicios provistos por el Concesionario están orientados a dos perfiles principales de usuarios: las líneas navieras y los consignatarios de la carga. Como se detalla en las secciones subsiguientes del análisis de tráfico, el terminal presenta una marcada especialización en el movimiento de carga sólida a granel. Por consiguiente, las líneas navieras que recalán en este recinto portuario operan predominantemente bajo la modalidad de transporte irregular (*tramp*), lo que otorga a los consignatarios un rol determinante en la selección de la empresa naviera y del terminal de descarga o embarque de sus mercancías. En este sentido, el núcleo de la cartera de clientes con capacidad de decisión comercial se concentra en los consignatarios de la carga.

III.2. Tráfico de servicios

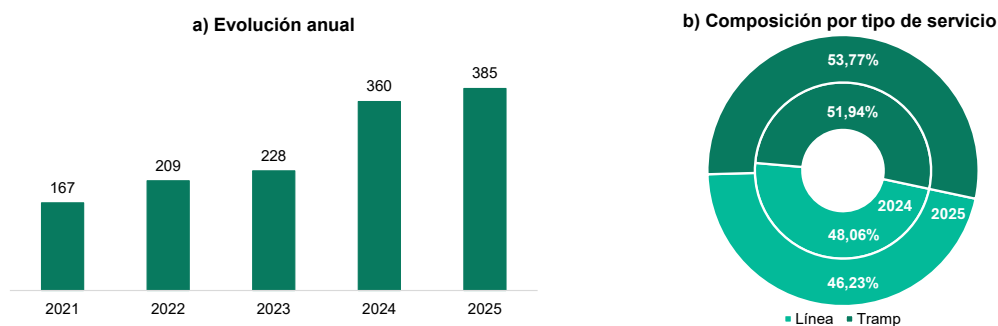
a) Servicio estándar a la nave

38. En lo referente a la evolución de las operaciones de atención a embarcaciones, durante el ejercicio 2025 recalieron en el Terminal Paracas un total de 385 naves, lo que representó un incremento de 6,9 % en comparación con el año anterior, periodo en el que se registraron 360 recaladas.

¹⁰ En ejercicio de la función supervisora conferida por los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN, el organismo regulador dispuso, en septiembre de 2013, que las entidades prestadoras remitan la información estadística de sus operaciones, explotación y recaudación mediante formatos digitales estandarizados. Inicialmente, este reporte se gestionaba a través de canales de correo electrónico. No obstante, desde abril de 2022, la declaración se realiza de forma exclusiva mediante el Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE). Esta interfaz web reemplazó las herramientas tradicionales e integró parámetros de validación que automatizan la verificación y consistencia de la información presentada.



Gráfico 1
Número de naves por tipo de servicio



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Las líneas navieras atendidas en el terminal se clasifican, según la naturaleza de su servicio, en regulares (*liner*) o irregulares (*tramp*)¹¹. El servicio regular se vincula principalmente al transporte de carga contenerizada y al tráfico de naves de pasajeros. En el transcurso de 2025, esta modalidad representó el 46,2 % del total de naves que atracaron en el TPGSM, mientras que el 53,8 % restante correspondió a embarcaciones bajo el esquema *tramp*.
40. Por otro lado, al analizar la distribución de la flota atendida según el tipo de carga movilizada, destaca que los principales flujos correspondieron a buques portacontenedores (48,1 %), graneleros (30,7 %) y de carga general (18,8 %). El 8,8 % restante estuvo constituido por diversos tipos de naves, tales como buques frigoríficos (*reefers*) y embarcaciones pesqueras, entre otras.
41. Con respecto a las dimensiones de las embarcaciones¹², la mayor parte de las unidades que atracaron en el TPGSM registraron una capacidad superior a las 20 000 UAB. En específico, durante el año 2025, aproximadamente el 75,3 % de las naves atendidas se ubicaron dentro de este rango de capacidad.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

42. En relación con el servicio estándar de embarque y descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó un volumen de 37,7 miles de TEU¹³ durante el año 2025, lo que equivale a un crecimiento de 4,6 % respecto al ejercicio precedente (equivalente a un incremento neto de 1669 TEU). Las operaciones de embarque de contenedores llenos de 40 pies mantuvieron su posición predominante, alcanzando una participación del 96,9 % sobre el total de contenedores de 20 y 40 pies movilizados.

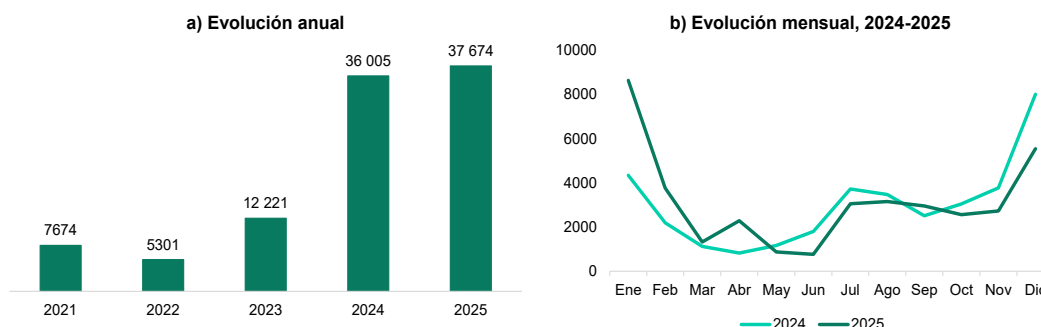
¹¹ El servicio de línea o regular se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas 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.

¹² Medidos en unidades de arqueado bruto (UAB).

¹³ TEU (siglas en ingles de *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies).



Gráfico 2
Descarga y embarque de contenedores llenos
(TEUS)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

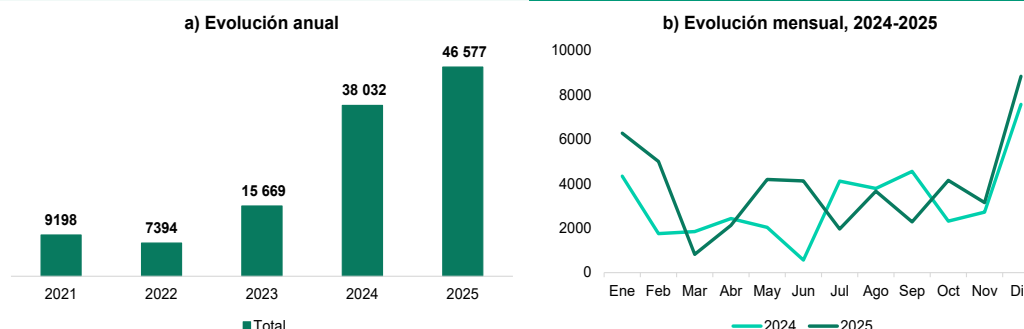
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a la distribución mensual del tráfico medido en TEU, y en consistencia con el comportamiento histórico de la serie, las operaciones con contenedores llenos registraron una contracción estacional severa a partir del mes de febrero, mostrando una senda de recuperación hacia los meses de julio, noviembre y diciembre, periodos que concentraron los mayores volúmenes del ejercicio.

c) Servicio estándar de contenedores vacíos

44. Respecto al flujo de contenedores vacíos, durante el año 2025 el TPGSM movilizó 46,6 miles de TEU, lo que representó una expansión de 22,5 % en comparación con el volumen operado en 2024 (equivalente a un incremento de 8545 TEU). Este comportamiento se atribuye a una mayor descarga de unidades vacías de 40 pies, operación que explicó el 92,4 % del tráfico de contenedores vacíos. Dicho resultado se encuentra directamente asociado a las necesidades estructurales de despacho del terminal, que requiere el posicionamiento de contenedores de 40 pies para el posterior llenado y embarque de las mercancías de exportación de la zona de influencia¹⁴.

Gráfico 3
Descarga y embarque de contenedores vacíos
(TEUS)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

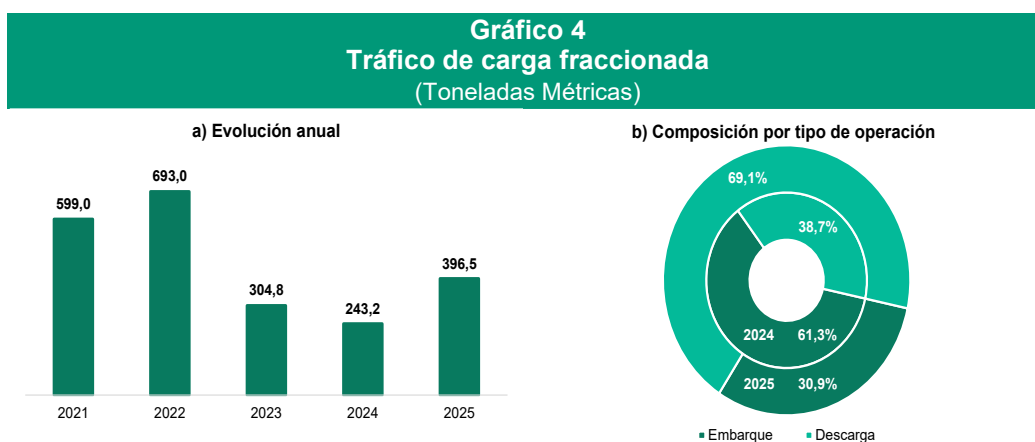
45. Por su parte, al examinar la estacionalidad mensual de este tipo de tráfico durante el 2025, se observa que las operaciones de contenedores vacíos experimentaron una contracción pronunciada hacia el cierre del primer trimestre, registrando sus mínimos operativos. A partir de dicho periodo, se inició una fase de recuperación progresiva y sostenida que se consolidó en el último trimestre, constituyendo este el intervalo de mayor dinamismo del año.

¹⁴ En la medida en que la descarga de mercancías no se realiza de forma equiparable en contenedores de 40 pies, se genera un déficit estructural que exige la importación de unidades vacías para dar soporte al flujo regular de exportaciones.



d) Servicio estándar de carga fraccionada

46. Durante el año 2025, el Concesionario movilizó un total de 396,5 miles de toneladas bajo la modalidad de carga fraccionada (operaciones combinadas de descarga y embarque), lo que significó un notable incremento de 63,0 % en comparación con el año anterior (equivalente a 153,3 miles de toneladas adicionales). Sobre el particular, al desagregar esta variación por tipo de flujo, se evidencia que, a pesar de que las operaciones de embarque se redujeron en 17,9 %, el dinamismo global fue impulsado por las operaciones de descarga, las cuales registraron una expansión de 191,2 % (con un incremento de 180,0 miles de toneladas).



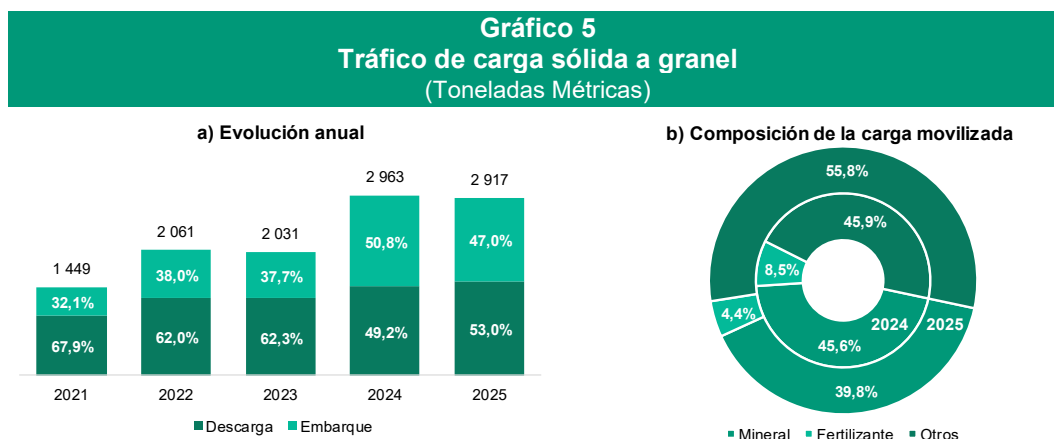
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Cabe indicar que, a diferencia del patrón observado en 2024, la descarga (vinculada al régimen de importación) se consolidó como la principal actividad dentro de este rubro, con una participación del 69,1 %. Asimismo, no se registraron operaciones bajo la modalidad de cabotaje en el TPGSM durante este ejercicio.

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

48. En lo concerniente al tráfico de carga sólida a granel, el volumen movilizado ascendió a 2917 miles de toneladas en 2025, reflejando una contracción de 1,5 % en comparación con el año 2024 (lo que representa una reducción de 45,7 miles de toneladas). Esta evolución desfavorable se explica principalmente por la caída en las operaciones de embarque, las cuales disminuyeron en 8,9 % (equivalente a una pérdida de 134,2 miles de toneladas).



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



49. Respecto a la participación por tipo de operación, el movimiento de graneles sólidos durante 2025 se distribuyó en un 53,0 % para operaciones de descarga (importaciones) y un 47,0 % para operaciones de embarque (exportaciones). Por su parte, el análisis por tipo de producto evidencia que los flujos de minerales y fertilizantes registraron caídas de -14,1 % y -49,3 % respecto a 2024, respectivamente, contrayendo su participación conjunta al 44,2 % del total de la carga sólida a granel (equivalente a 1288 miles de toneladas).

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

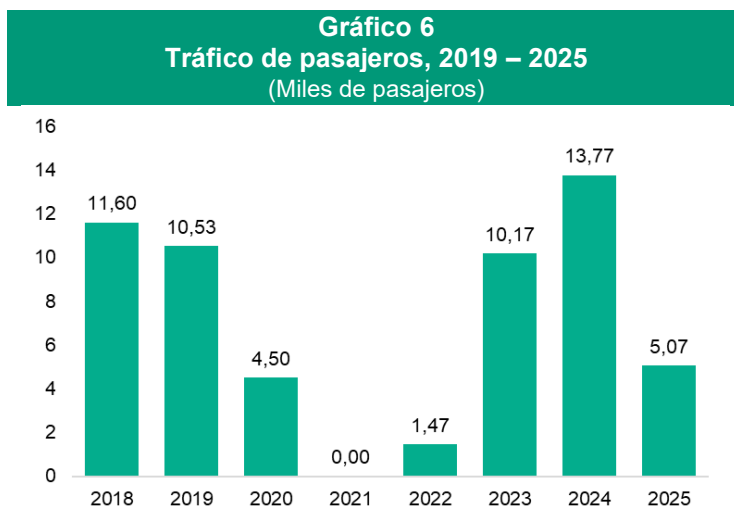
50. Durante el año 2025, el TPGSM no registró movimiento de carga líquida a granel. Es de destacar que, desde el ejercicio 2018, este componente del tráfico portuario venía mostrando una trayectoria contractiva pronunciada, descendiendo de 4,4 miles de toneladas en 2018 a 2,7 miles de toneladas en 2019, hasta suspenderse por completo las operaciones a partir de 2020.

g) Servicio estándar de carga rodante

51. En el transcurso de 2025, se movilizaron un total de 29,6 miles de toneladas de carga rodante, lo que representó un incremento de 60,4 % en relación con el año anterior (equivalente a una adición de 11,1 miles de toneladas). Cabe precisar que la totalidad de este tipo de carga en el terminal se concentró de forma exclusiva en operaciones de descarga.

h) Servicio estándar de pasajeros

52. En lo que respecta al servicio estándar de pasajeros, se registró un flujo total de 5071 pasajeros atendidos, distribuidos entre 2025 pasajeros de origen nacional y 3046 pasajeros internacionales. Esta cifra agregada representa una disminución de 63,2 % en comparación con el nivel registrado en 2024 (equivalente a una reducción neta de 8697 pasajeros).



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario

53. Los servicios regulados mediante tarifas máximas corresponden directamente a los Servicios Estándar y, de manera excepcional, a determinados Servicios Especiales. Las tarifas de los Servicios Estándar vigentes al inicio de las operaciones del TPGSM fueron el resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como factor de competencia en el marco del proceso de licitación para la adjudicación de la buena pro.



Por su parte, las tarifas de los Servicios Especiales regulados derivan de los procesos de fijación tarifaria bajo competencia del Ositrán, previo pronunciamiento del Indecopi que determine la inexistencia de condiciones de competencia efectiva para dichos servicios.

54. En ambos casos, conforme a lo estipulado en 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 realiza la revisión periódica de las tarifas aplicando el mecanismo de regulación por factor de productividad conocido como RPI - X. En este esquema, el RPI representa la variación del índice general de precios minoristas de los Estados Unidos de América, utilizado para reajustar los valores tarifarios y mitigar los efectos de la inflación sobre la concesión. Por su parte, el factor de productividad (X) refleja las ganancias promedio de eficiencia obtenidas por el Concesionario, estimadas por el organismo regulador para un periodo de vigencia de cinco años (quinquenio regulatorio).
55. La actualización de las tarifas máximas se realiza con periodicidad anual, aplicando la variación acumulada del RPI de los últimos doce meses y el factor de productividad (X) determinado por el Ositrán para el quinquenio correspondiente. Durante el periodo inicial de la concesión —comprendido desde el inicio de la fase de explotación hasta el quinto año de operación de la totalidad de las obras de la Etapa 1—, el factor de productividad (X) se estableció en cero (0), por lo que el ajuste tarifario respondió únicamente a la variación del RPI.
56. De este modo, en el periodo transcurrido entre el 21 de agosto de 2014 y el 16 de enero de 2025, el ajuste anual de las tarifas máximas se efectuó los días 21 de agosto de cada año, indexando los valores únicamente por la variación del RPI de los últimos doce meses disponibles (agosto-julio), al ser el factor X equivalente a cero.
57. Bajo este marco contractual y regulatorio, mediante la Resolución de Presidencia N° 005-2025-PD-OSITRAN del 15 de enero de 2025, la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán aprobó un factor de productividad de -5,50 % (menos cinco y cincuenta centésimas de punto porcentual) para el ajuste anual de las tarifas máximas del TPGSM. Dicho factor rige desde el 17 de enero de 2025 hasta el 16 de diciembre de 2030, y resulta aplicable a los siguientes servicios regulados:
 - **Servicio Estándar a la Nave**
 - **Servicio Estándar de Embarque o Descarga Internacional:**
 - Carga Contenerizada:
 - ❖ Contenedor de 20 pies lleno.
 - ❖ Contenedor de 40 pies lleno.
 - ❖ Contenedor de 20 pies vacío.
 - ❖ Contenedor de 40 pies vacío.
 - Carga Fraccionada.
 - Carga Rodante.
 - Carga Sólida a Granel.
 - Carga Líquida a Granel.
 - Pasajeros.
 - **Servicio Estándar de Transbordo:**
 - Carga Contenerizada:
 - ❖ Contenedor de 20 pies lleno.
 - ❖ Contenedor de 40 pies lleno.
 - ❖ Contenedor de 20 pies vacío.
 - ❖ Contenedor de 40 pies vacío.
 - Carga Fraccionada.
 - Carga Rodante.
 - Carga Sólida a Granel.
 - **Servicio de Cabotaje:**
 - Carga Contenerizada:
 - ❖ Contenedor de 20 pies lleno.
 - ❖ Contenedor de 40 pies lleno.



- ❖ Contenedor de 20 pies vacío.
 - ❖ Contenedor de 40 pies vacío.
 - Carga Fraccionada.
 - Carga Rodante.
 - Carga Sólida a Granel.
 - Carga Líquida a Granel.
58. Asimismo, de conformidad con lo previsto en el literal c) del Anexo III del Reglamento de Tarifas de Ositrán (RETA) y considerando la naturaleza operativa de los servicios brindados en el terminal, se estableció que el límite máximo de variación tarifaria determinado por la regla de reajuste se aplicará anualmente de forma agregada a las siguientes canastas de servicios regulados:
- Canasta de servicios en función de la nave.
 - Canasta de servicios en función de la carga contenerizada.
 - Canasta de servicios en función de la carga no contenerizada.
 - Canasta de servicios al pasajero.
59. En consecuencia, a partir del 17 de enero de 2025, las tarifas máximas se reajustarán el 17 de enero de cada año, incorporando la variación del RPI de los últimos doce meses disponibles (enero-diciembre) y el factor de productividad correspondiente al quinquenio regulatorio vigente.
60. Sin perjuicio de lo anterior, es preciso señalar que para el ajuste tarifario que entró en vigor el 17 de enero de 2025, las tarifas máximas de partida ya incorporaban la inflación de los EE. UU. acumulada entre enero y julio de 2024. Por tanto, a fin de evitar una doble contabilización y garantizar que el reajuste cubra estrictamente un periodo de doce meses conforme a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el ajuste de enero de 2025 incorporó únicamente la inflación registrada entre agosto y diciembre de 2024¹⁵. De esta manera, el factor de ajuste excepcional para el ejercicio 2025 se determinó bajo la siguiente relación:
- $$Factor\ de\ Ajuste_{2025} = RPI_{ago-dic\ 2024} - X$$
- $$Factor\ de\ Ajuste_{2025} = 0,34\ \% - (-5,50\ \%) = 5,84\ \%$$
61. En consecuencia, en aplicación del mecanismo RPI - X, el incremento promedio máximo autorizado para las tarifas de cada una de las cuatro (4) canastas de servicios regulados del TPGSM se fijó en 5,84 % para el periodo de ajuste de enero de 2025.

¹⁵ Con fecha 15 de enero de 2025, *The Bureau of Labor Statistics* de los EE.UU. publicó el valor del índice general de precios al consumidor de dicho país correspondiente al mes de diciembre de 2024, el cual ascendió a 315,605. Por lo tanto, considerando que, para julio del mismo año, el valor del referido índice fue igual a 314,540, el factor de ajuste de las tarifas debe considerar un RPI igual a 0,34 %.



Cuadro 1
Tarifario de servicios regulados, 2024 – 2025
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	A partir de:		Var.% 2025/2024	Var.% por canasta
		21/08/2024	17/01/2025		
I. Canasta de servicios en función a la nave					
Servicio Estándar a la nave					
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,707	0,748	5,80%	
Servicio Estándar de Embarque o Descarga Internacional					
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	113,116	119,733	5,85%	
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	128,644	136,169	5,85%	
Servicio Estándar de Transbordo					
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	113,116	119,733	5,85%	
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	128,644	136,169	5,85%	5,80%
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	13,171	13,941	5,85%	
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	27,722	29,342	5,84%	
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	6,481	6,860	5,85%	
Servicio Estándar de Cabotaje					
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	79,177	83,808	5,85%	
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	90,053	95,321	5,85%	
II. Canasta de servicios en función a la carga contenedorizada					
Servicio Estándar de Embarque o Descarga Internacional					
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	141,385	149,655	5,85%	
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	160,800	170,206	5,85%	
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor	165,311	174,969	5,84%	
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor	132,245	139,981	5,85%	5,85%
Servicio Estándar de Cabotaje					
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	98,971	104,760	5,85%	
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	112,547	119,130	5,85%	
III. Canasta de servicios en función a la carga no contenedorizada					
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	13,171	13,941	5,85%	
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	27,722	29,342	5,84%	
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	6,481	6,860	5,85%	
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,314	1,390	5,78%	
Servicio Estándar de Cabotaje					
Embarque o descarga de carga fraccionada	Movimiento	9,2197	9,7587	5,85%	5,85%
Embarque o descarga de carga rodante	Movimiento	19,4054	20,5394	5,84%	
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Movimiento	4,5367	4,802	5,85%	
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Movimiento	0,9198	0,973	5,78%	
IV. Canasta de servicio al pasajero					
Servicio Estándar para pasajeros					
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	7,9150	8,3780	5,85%	5,85%

Nota: El servicio estándar para pasajeros excluye a los niños menores de 12 años y tripulantes de la Nave.

Fuente: Terminal Portuario Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Adicionalmente, cabe precisar que las tarifas por concepto de embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro aplicable a la nave del correspondiente al consignatario o propietario de la mercancía (quien asume los costos del segmento terrestre), en función de las condiciones pactadas en el contrato de transporte marítimo y detalladas en el conocimiento de embarque (*Bill of Lading*), de conformidad con lo establecido en la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.

IV.2. Régimen de acceso

63. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 060-2014-CD-OSITRAN, de fecha 29 de diciembre de 2014, se aprobó el Reglamento de Acceso del Concesionario, el cual rige de manera exclusiva para los usuarios intermedios que prestan los servicios esenciales de practica y remolcaje. Este reglamento impone al Concesionario la obligación de garantizar a dichos operadores el acceso a la infraestructura portuaria considerada como facilidad esencial.
64. Al respecto, durante el ejercicio 2025, el servicio de practica fue provisto por las empresas PSA Marine Perú S.A. y Pilotos del Sur South Pilots S.A.; mientras que el



servicio de remolcaje fue atendido por Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., SAAM Towage S.A. y Petrolera Transoceánica S.A. El cargo de acceso correspondiente al servicio de remolcaje se ha mantenido constante desde la suscripción de los respectivos contratos de acceso en USD 112,55 (sin IGV), en tanto que el cargo de acceso para la prestación del servicio de practicaaje está fijado en USD 0,0.

Cuadro 2 Cargos de Acceso: Remolcaje y Practicaje, 2025 (USD, sin IGV)						
Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (USD)
		Desde	Hasta			
Practicaje						
PSA Marine Perú	TPGSM	1/04/2025	31/03/2026	Sexta Adenda	Operación	0,0
Pilotos del Sur South Pilots	TPGSM	28/01/2025	27/01/2026	Quinta Adenda	Operación	0,0
Remolcaje						
Inversiones Marítimas CPT Perú	TPGSM	1/01/2025	31/12/2025	Décima Adenda	Operación	112,55
Petrolera Transoceánica	TPGSM	1/01/2025	31/12/2025	Décima Adenda	Operación	112,55
SAAM Towage	TPGSM	1/10/2025	30/09/2026	Primera Adenda	Operación	112,55

Fuente: Terminal Portuario Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Servicios no regulados (precios)

65. Los servicios no regulados (o especiales no sujetos a regulación tarifaria) se prestan a solicitud del usuario y están sujetos a precios determinados libremente por el Concesionario. No obstante, el organismo regulador conserva la facultad de solicitar al Indecopi la evaluación de las condiciones de competencia de cualquier servicio especial provisto en el terminal. Si el Indecopi determina que el servicio no se brinda bajo condiciones de competencia efectiva, el Ositrán dará inicio al procedimiento formal para la fijación de tarifas máximas.
66. Los precios correspondientes a los servicios no regulados en función de la nave se detallan en el Cuadro 3. Durante el ejercicio 2025, estos servicios registraron incrementos de precios con variaciones comprendidas entre el 0,29 % —registrado en el servicio de uso de área operativa por almacenamiento de contenedores llenos de transbordo (del día 3 al 10)— y el 0,35 % aplicable a los servicios de apertura/cierre de escotillas o tapas de bodegas y de reestiba de contenedores.



Cuadro 3
Precio de servicios a la nave, 2024 – 2025
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	A partir de:		Var. %
		21/08/2024	17/01/2025	
Escotillas o tapas de bodegas				
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	184,79	185,43	0,35%
Re-estiba de contenedores				
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	141,36	141,85	0,35%
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	160,78	161,34	0,35%
Re-estiba vía muelle - contenedores de 20 pies	Contenedor	212,05	212,79	0,35%
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	241,19	242,03	0,35%
Re-estiba carga fraccionada				
Re-estiba vía nave	Tonelada	13,02	13,06	0,31%
Re-estiba vía muelle	Tonelada	19,56	19,62	0,31%
Re-estiba carga rodante				
Re-estiba vía nave	Tonelada	27,47	27,56	0,33%
Re-estiba vía muelle	Tonelada	41,20	41,34	0,34%
Re-estiba carga solida a granel				
Re-estiba vía nave	Tonelada	6,39	6,41	0,31%
Re-estiba vía muelle	Tonelada	9,59	9,62	0,31%
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	32,95	33,06	0,33%
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa	
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	13,16	13,20	0,30%
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	92,39	92,71	0,35%
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	10,52	10,55	0,29%
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	13,18	13,22	0,30%
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,77	19,83	0,30%
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	10,52	10,55	0,29%
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,77	19,83	0,30%
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	10,52	10,55	0,29%
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	19,77	19,83	0,30%

Fuente: Terminal Portuario Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Por otra parte, el Cuadro 4 detalla los precios aplicables a los servicios especiales en función de la carga. Durante el año 2025, estas tarifas comerciales experimentaron variaciones de entre el 0,30 % y el 0,35 %, con excepción de los servicios de uso de área operativa por almacenamiento de graneles sólidos¹⁶ y de uso de área operativa por almacenamiento de carga fraccionada (importación/exportación de llenos para los rangos de días 3-6, 7-15 y de 16 a más), los cuales mantuvieron invariables sus precios respecto al periodo anterior.

¹⁶ En el caso del servicio de *Uso de área operativa – Almacenaje graneles sólidos para Importación/exportación - 48 horas* se determina de manera libre.



Cuadro 4
Precio de servicios especiales en función a la carga, 2024 – 2025
(USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de:		Var. %
		21/08/2024	17/01/2025	
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	26,38	26,47	0,34%
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	39,55	39,68	0,33%
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	55,39	55,58	0,34%
Movimiento extra de contenedores en patio				
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	98,99	99,33	0,34%
Servicio de manipuleo de carga				
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	224,40	225,18	0,35%
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	290,39	291,40	0,35%
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta con	Contenedor	513,90	515,69	0,35%
Contenedor reefer				
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	92,39	92,71	0,35%
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	32,95	33,06	0,33%
Pesaje extraordinario				
De contenedores	Contenedor / operación	26,38	26,47	0,34%
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	6,57	6,59	0,30%
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal				
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	158,37	158,92	0,35%
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	237,61	238,44	0,35%
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	132,00	132,46	0,35%
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	158,38	158,93	0,35%
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	23,72	23,80	0,34%
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	32,95	33,06	0,33%
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	1,28	1,28	0,00%
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,93	1,93	0,00%
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,60	2,60	0,00%
Movimientos extras	Tonelada o m3	9,84	9,87	0,30%
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	6,57	6,59	0,30%
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	0,00%
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,22	0,22	0,00%
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,36	0,36	0,00%
Servicios especiales carga rodante				
Uso área - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre	
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	32,95	33,06	0,33%
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	13,16	13,20	0,30%
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	9,84	9,87	0,30%
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	32,95	33,06	0,33%

Fuente: Terminal Portuario Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. INVERSIONES

68. Tal como se ha señalado, el programa de inversiones en infraestructura del TPGSM se estructura en cuatro etapas. La Etapa 1, denominada “obras iniciales”, reviste un carácter obligatorio y comprende, entre otras intervenciones, las siguientes:

- Construcción y modernización de los amarraderos 3 y 4.
- Reforzamiento del patio de almacenamiento para carga a granel y otras tipologías de carga mediante pilotes de grava u otras soluciones técnicas alternativas.
- Construcción de un antepuerto con una extensión mínima de 1 ha.
- Ejecución de trabajos de dragado orientados a alcanzar y mantener una profundidad de -12 metros en el amarradero multipropósito, las zonas de maniobra y el canal de acceso.
- Remodelación del edificio administrativo y de las instalaciones destinadas a la aduana, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y demás entidades competentes.

69. Asimismo, las inversiones contemplan la adquisición de equipamiento portuario distribuido en dos fases consecutivas. En la fase preliminar, el Concesionario debe incorporar, como equipamiento mínimo, un tractor de puerto, dos montacargas (uno de 20 t y otro de 40 t) y tres vagonetas de 60 t. En la fase subsiguiente, denominada fase límite, el Concesionario está obligado a incorporar un equipamiento mínimo compuesto por dos grúas móviles sobre llantas con capacidad de 50 t a un radio de 25 metros, un equipo móvil de absorción para graneles limpios y una grúa de celosía de 40 t o un equivalente técnico.

70. Conforme con lo estipulado en el Contrato de Concesión, el monto de inversión referencial establecido para la Etapa 1 asciende a USD 53 051 061 (en valores corrientes, excluyendo el IGV). Por su parte, la ejecución de las Etapas 2, 3 y 4 está supeditada al comportamiento de la demanda y se rige bajo los siguientes criterios de activación y alcances de inversión:

➤ **Etapa 2**

- Se activa cuando el terminal portuario alcanza una demanda total de 2 500 000 t/año. Al cierre de 2024, el volumen total de carga atendida en el TPGSM alcanzó las 3 792 969 t.
- Las inversiones de esta etapa comprenden: (i) la modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá contar con una longitud de 350 metros y una sección de 36 metros de ancho, con capacidad estructural para soportar grúas pórtico diseñadas para operar con un dragado de -14 metros, y (ii) trabajos de dragado para alcanzar una profundidad mínima de -12 metros en la zona de maniobra.
- En lo relativo al equipamiento portuario, el Concesionario deberá incorporar una grúa móvil sobre llantas con capacidad de 50 t a un radio de 25 metros, tres chasis para contenedores de 45 pies y un tractor de patio (*yard tractor*) con una capacidad de tracción de 27 t en la barra de tiro.
- El monto de inversión referencial para esta etapa asciende a USD 28 858 365 (en valores corrientes, sin IGV).

➤ **Etapa 3**

- Se activa al alcanzarse un tráfico anual de 60 000 TEU. Al respecto, durante el ejercicio 2024 el TPGSM movilizó un volumen de 77 487 TEU.
- Las obras civiles contemplan mejoras en el amarradero de contenedores, destacando la habilitación de un patio de contenedores con una superficie inicial de 4,0 ha, cuyo terraplén deberá estar reforzado mediante pilotes de grava o soluciones técnicas equivalentes.



- En materia de equipamiento, se requiere la incorporación de una grúa pórtico, dos grúas pórtico de patio (RTG), dos apiladoras de contenedores llenos (*reach stackers*) con capacidad para elevar contenedores de hasta 45 t en pilas de 5 de altura en la primera fila, tres chasis para contenedores de 45 pies y una manipuladora de contenedores vacíos con capacidad para operar a un mínimo de 5 niveles de altura.
- El monto de inversión referencial se cifra en USD 37 877 551 (en valores corrientes, sin IGV).

➤ **Etapas 4**

- Se activa cuando se registra una demanda de 225 000 t/año de granos limpios.
- La inversión en infraestructura comprende la ampliación del patio de almacenamiento para carga a granel y otras tipologías de carga hasta alcanzar una extensión de 5,25 ha.
- En lo concerniente al equipamiento portuario, el Concesionario deberá dotar al terminal de un sistema automatizado de descarga de graneles sólidos limpios (sistema de absorción, faja transportadora y silo) o, en su defecto, implementar una inversión alternativa que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad exigidos para esta etapa.
- El monto de inversión referencial se establece en USD 11 332 307 (en valores corrientes, sin IGV).

71. Desde el 28 de marzo de 2018¹⁷, se inició de manera unificada la ejecución de 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 habilitación de áreas de almacenamiento contempladas en el programa de Inversiones Complementarias.
72. En enero de 2020 concluyó la recepción de las obras correspondientes a la Etapa 1. El equipamiento portuario adquirido por el Concesionario en dicha etapa comprende dos grúas móviles Liebherr, seis cucharas para graneles y una tolva ecológica, entre otros activos. De igual forma, en septiembre de 2020 se recepcionaron las obras de inversión relativas a los “Pavimentos Obligatorios” de la Etapa 3. Hacia el último trimestre de dicho ejercicio, se recibieron las obras de la Etapa 2 correspondientes a los componentes de “Muelle N° 2” y “Muelle N° 1, Pavimento I.C. 4B”. En cuanto a las inversiones complementarias, se culminaron proyectos críticos tales como la reubicación de las torres de enfilamiento del terminal, la habilitación del nuevo acceso vial al TPGSM, la instalación de balanzas de camiones y la colocación de bitas de amarre en los sectores norte y sur de la zona de tierra.
73. Durante el ejercicio 2025, la inversión ejecutada estimada ascendió a USD 10,02 millones¹⁸, orientada al desarrollo de Inversiones Complementarias (IC). Con este resultado, las inversiones acumuladas en el proyecto alcanzan un total de USD 195,78 millones (incluido el IGV), lo que representa un avance físico y financiero del 78,6 % respecto del compromiso global de inversión estimado en USD 249,1 millones¹⁹.

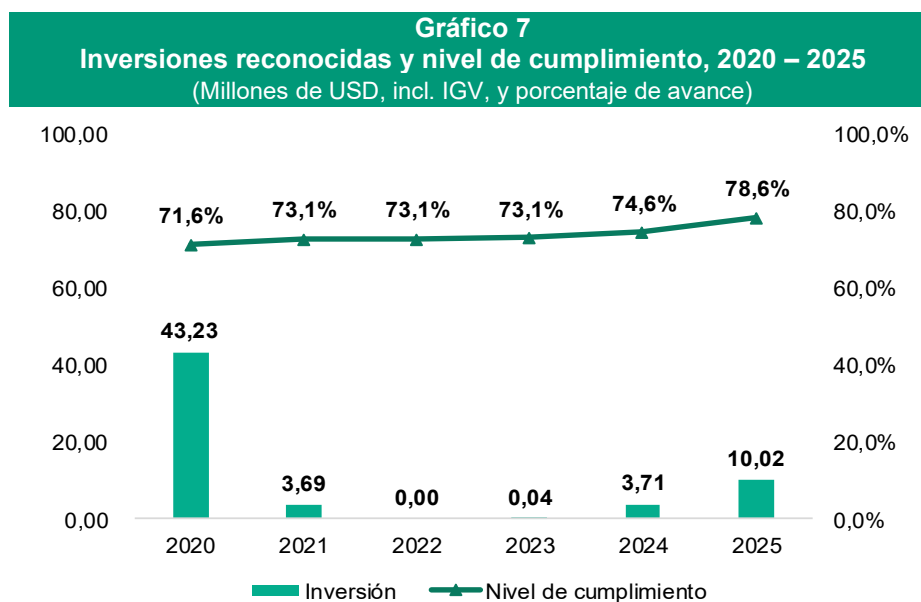
¹⁷ Con fecha 28 de febrero de 2018, el Concesionario presentó ante el Concedente la acreditación del cierre financiero del endeudamiento garantizado permitido. En respuesta, el 14 de marzo de 2018, el Concedente notificó formalmente el cumplimiento de dicha acreditación bajo los términos del Contrato de Concesión. Cumplidos los hitos contractuales exigibles, las obras de modernización y ampliación del Puerto General San Martín se iniciaron formalmente el 28 de marzo de 2018.

¹⁸ Monto total de Inversión en 2025 (incluido el IGV) conforme al reporte de inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre de 2025).

¹⁹ El monto del compromiso de inversión del Terminal Portuario de Pisco comprende el valor referencial de las Etapas 1 a 4 especificado en la cláusula 1.29.69 del Contrato de Concesión (USD 154 720 755,13 con IGV) y el importe de las Inversiones Complementarias detallado en el Anexo 9 de la Propuesta Económica del Concesionario (USD 94 400 199,42 con IGV).



74. Dentro de la cartera de inversiones complementarias del ejercicio se encuentran: la IC N° 54 ("Equipamiento para soporte operativo de contenedores"), la IC N° 55 ("Equipo remontador de 15m para carga a granel"), la IC N° 57 ("Equipamiento móvil - camionetas para supervisión operativa"), la IC N° 58 ("Portón desmontable para almacén de graneles"), la IC N° 59 ("Equipamiento portuario - garra para grúa móvil portuaria"), la IC N° 60 ("Equipamiento portuario - barredora para cargador frontal"), la IC N° 56 ("Equipamiento portuario - sistema de radiocomunicaciones") y la IC N° 35 ("Solución *Terminal Operating System* – TOS"). El total de estas obras se encuentra concluido y en fase operativa al 31 de diciembre de 2025.
75. Por otra parte, desde el 24 de noviembre de 2025 se encuentra en fase de desarrollo la Inversión Complementaria N° 64 ("Sistema de automatización de monitoreo de *reefers* y energía"), la cual registra un avance físico acumulado estimado del 33,60 % al 31 de diciembre de 2025.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. PAGOS AL ESTADO

76. De conformidad con lo estipulado en la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe abonar al Concedente, por intermedio de la Autoridad Portuaria Nacional – APN, una retribución como contraprestación por el derecho otorgado para la explotación del TPGSM. Dicha retribución equivale al 3 % de los ingresos netos mensuales obtenidos por el Concesionario, computados desde el inicio de la fase de explotación hasta el término del plazo contractual.
77. Por su parte, en cumplimiento de la cláusula 13.17 del citado contrato, el Concesionario está obligado a transferir al Ositrán el aporte por regulación, fijado en el 1 % de los ingresos brutos de la concesión, desde el inicio de la explotación hasta el vencimiento de la concesión. Este porcentaje se rige por lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación.
78. En este contexto, los desembolsos conjuntos por ambos conceptos durante el ejercicio 2025 ascendieron a S/ 7,9 millones, monto que representa un incremento del 25,6 % en comparación con el periodo anterior, impulsado por el crecimiento de los ingresos de la concesión. Al respecto, cabe precisar que la retribución transferida a la APN constituyó, en línea con el comportamiento histórico, aproximadamente tres cuartas partes (74,8 %) del total de los pagos al Estado realizados por el Concesionario.



Cuadro 5		
Pagos al Estado, 2024 – 2025		
(Miles de Soles)		
Concepto	2024	2025
Autoridad Portuaria Nacional - APN	4 781,3	5 944,4
Aporte por Regulación - Ositrán	1 540,8	1 998,1
Total	6 322,1	7 942,4

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio y productividad

79. Conforme con lo dispuesto en el Contrato de Concesión, los niveles de servicio y productividad constituyen los estándares mínimos de calidad operativa que el Concesionario debe alcanzar y preservar durante la explotación del TPGSM, de acuerdo con las especificaciones técnicas detalladas en el Anexo 3. Asimismo, el contrato prevé un periodo de adecuación de seis (6) meses, contados a partir de la toma de posesión de la infraestructura, durante el cual no se realiza la medición de estos indicadores.

80. A continuación, se presentan los resultados correspondientes al ejercicio 2025 en el TPGSM²⁰.

a. Niveles de servicio

81. Los resultados correspondientes a los niveles de servicio registrados en el terminal durante el ejercicio 2025 se presentan en el Cuadro 6²¹. Respecto a los indicadores de desviación frente a los tiempos máximos tolerados, se observa que los plazos para el inicio de las operaciones comerciales de la nave, el desatraque de la nave, la entrega de carga fraccionada, la entrega de carga sólida a granel, la recepción de contenedores y la entrega de contenedores fueron excedidos en 10 (2,7 %), 12 (3,3 %), 41 234 (79,8 %), 3905 (20,8 %) y 16 194 (88,6 %) oportunidades, respectivamente.

Cuadro 6				
Niveles de servicio, 2025				
	Trim. Dic 24 / Feb 25	Trim. Mar / May 25	Trim. Jun / Ago 25	Trim. Set / Nov 25
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos				
(Número de operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave	4	0	0	6
Tiempo para desatraque de la nave	7	0	3	2
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	13295	10159	8617	9163
Tiempo de recepción de Contenedores	1948	99	930	928
Tiempo de entrega de Contenedores	8094	1239	3040	3821
Requerimiento promedio trimestral				
(En minutos promedio)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave: Máximo 20 Min.	00:13:00	00:05:00	00:06:00	00:09:00
Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.	00:15:00	00:12:00	00:14:00	00:14:00
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel: Máximo 30 Min.	01:22:05	01:09:54	01:23:08	01:16:53
Tiempo de recepción de Contenedores: Máximo 20 Min.	00:23:33	00:18:07	00:26:11	00:25:02
Tiempo de entrega de Contenedores: Máximo 20 Min.	01:16:45	01:15:59	01:09:55	01:23:49

Nota: Operaciones medidas: Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave (365 operaciones); Tiempo para desatraque de la nave ((365 operaciones); Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel (51 652 operaciones); Tiempo de recepción de Contenedores (18 807 operaciones) y Tiempo de entrega de Contenedores (18 274 operaciones).

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²⁰ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

²¹ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N°00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 24 de febrero de 2026.



82. Por otro lado, el análisis de los indicadores evaluados bajo promedios trimestrales revela que las únicas prestaciones que cumplieron de forma estricta con los límites temporales exigidos fueron el tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave (máximo 20 minutos) y el tiempo de desatraque de la nave (máximo 20 minutos).

b. Indicadores de productividad

83. El rendimiento operativo registrado por el Concesionario durante el ejercicio 2025 para las tipologías de carga granel sólido, granel líquido, fraccionada y rodante se detalla en el Cuadro 7. Al respecto, el Concesionario superó en todos los rubros evaluados los niveles mínimos de productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Cuadro 7 Niveles de rendimiento, 2025				
	Trim. Dic 24 / Feb 25	Trim. Mar / May 25	Trim. Jun / Ago 25	Trim. Set / Nov 25
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel sólido				
Mínimo 400 Toneladas / Hora	411,39	460,77	454,85	475,84
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	Sin Movimiento	153,83	154,48	185,99
(Tubos de Acero): Mínimo 150 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Fertilizantes): Mínimo 130 Toneladas / Hora	150,45	Sin Movimiento	Sin Movimiento	157,85
(Palanquilla): Mínimo 250 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	333,52	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	Sin Movimiento	98,80	80,70	81,28
(Medianos): Mínimo 30 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Pesados): Mínimo 15 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	20,97	20,00	19,78

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

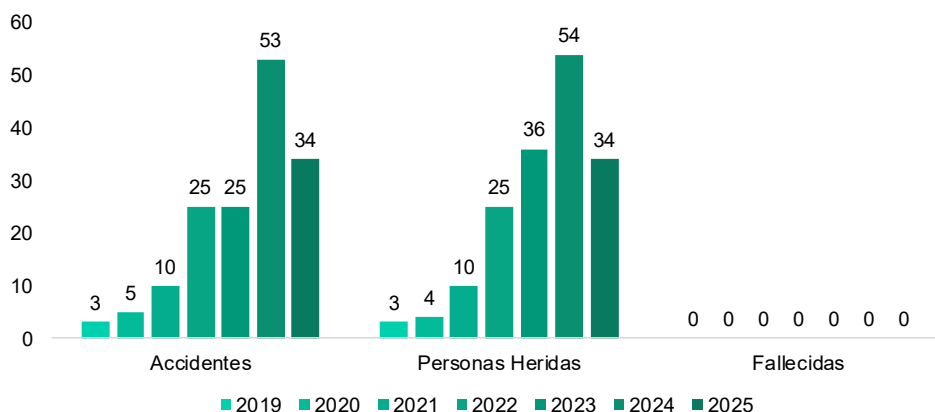
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Accidentes

84. Durante el ejercicio 2025 se registraron 34 accidentes en el TPGSM, lo que representa una reducción del 35,8 % (19 siniestros menos) en comparación con el año 2024. Estos eventos afectaron únicamente la integridad física de las personas, reportándose 34 heridos (quienes sufrieron, en su mayoría, contusiones, fracturas y esguinces), sin registrarse víctimas mortales. En consecuencia, la totalidad de los incidentes reportados correspondió a la categoría de accidentes Tipo B (siniestros con daños materiales y lesiones personales).



Gráfico 8
Número de accidentes en el terminal, 2020 – 2025

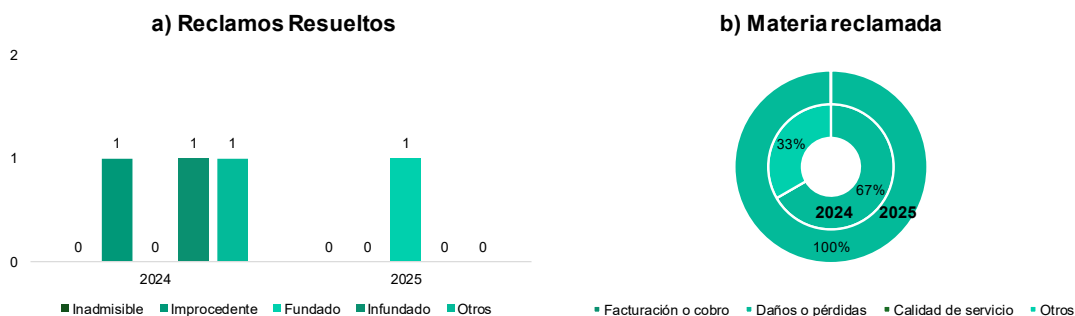


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Reclamos, sanciones y penalidades

85. En el transcurso del ejercicio 2025 se presentó un (1) reclamo formal contra el Concesionario por concepto de daños o pérdidas en la mercancía. Tras la evaluación correspondiente, el recurso fue declarado fundado en la instancia de resolución.

Gráfico 9
Número de reclamos, 2024 – 2025



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

86. De otro lado, se impusieron tres (3) sanciones administrativas al Concesionario por el incumplimiento de los niveles de servicio y productividad en el TPGSM, acumulando una multa agregada de 18,34 UIT, equivalente a S/ 98 119,00. El detalle de estas medidas se consigna en el Cuadro 8. Finalmente, cabe señalar que no se aplicaron penalidades contractuales al Concesionario durante el ejercicio 2025.



Cuadro 8
Sanciones aplicadas a Terminal Paracas, 2025

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta (UIT)
1	Hallazgo sobre presuntos incumplimientos en el vigésimo sexto trimestre de Explotación (diciembre 2020 – febrero 2021) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A.	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	4,11
2	Incumplimientos en el vigésimo séptimo trimestre de Explotación (marzo – mayo 2021) respecto a obligaciones vinculadas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco por parte de Terminal Portuario Paracas S.A.	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21
3	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad (NSP) previstos para las operaciones individuales y el promedio trimestral del indicador "Tiempo de Entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a Granel"; y promedio trimestral para los indicadores "Rendimiento de Embarque y Descarga de carga rodante – Livianos" y "Rendimiento de Embarque y Descarga de carga rodante – Pesados", correspondiente al Vigésimo Octavo Trimestre de Explotación (junio – agosto 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3, del Contrato de Concesión	11,02

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

87. A continuación, se analiza la situación financiera de Terminal Portuario Paracas S.A. a partir de la información presentada en los Estados Financieros para el ejercicio 2025.

VIII.1. Estado de Resultados Integrales

88. El Estado de Resultados Integrales de Terminal Portuario Paracas S.A. muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos percibidos como los 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 6 años (periodo 2020-2025).

Cuadro 9
Estado de Resultados Integrales, 2020 – 2025
(Miles de USD)

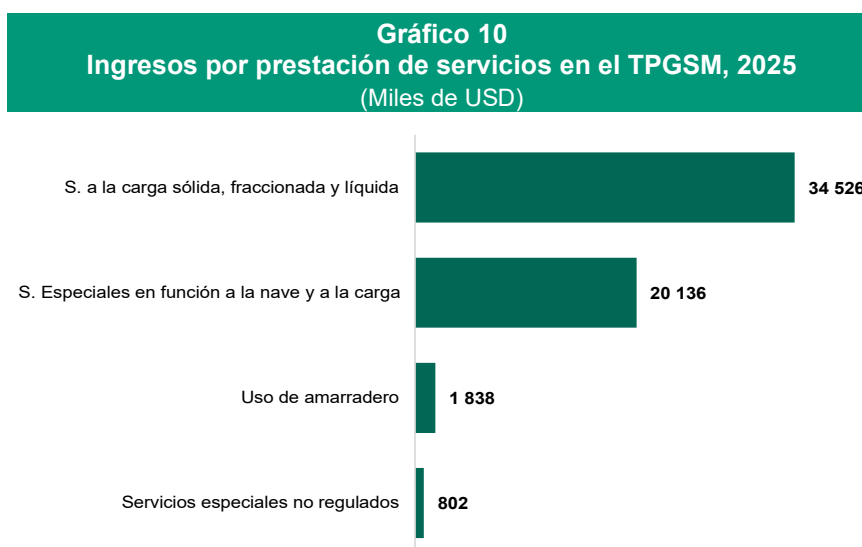
Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos totales	44 452	21 757	34 990	32 847	43 860	57 302
Prestación de servicios portuarios	13 646	20 430	34 867	32 847	43 860	57 302
Servicios de construcción	30 806	1327	123	0	0	0
Costos totales	41 094	16 772	24 843	26 162	33 083	42 288
Prestación de servicios portuarios	10 288	15 445	24 720	26 162	33 083	42 288
Servicios de construcción	30 806	1327	123	0	0	0
Utilidad bruta	3358	4985	10 147	6685	10 777	15 014
Gastos de administración	9311	5901	5359	5551	6503	7301
Gastos de venta	543	211	287	256	368	407
Provisiones	0	0	0	0	0	0
Ingresos diversos	0	0	0	0	0	0
Utilidad operativa	-6496	-1127	4501	878	3906	7306
Ingresos financieros	587	0	46	2094	2048	1233
Gastos financieros	-10 726	-8639	-8391	-6382	-9163	-10 028
Otros ingresos	99	229	405	328	133	329
Otros gastos	-424	-94	-181	-1139	-610	-1158
Diferencia de cambio	-860	232	-34	61	-307	435
Utilidad antes de impuestos	-17 820	-9399	-3654	-4160	-3993	-1883
Impuesto a la renta	-205	8185	10 646	408	927	1448
Utilidad neta	-18 025	-1214	6992	-3752	-3066	-435

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



89. Como puede observarse, en el 2025, Terminal Portuario Paracas S.A. facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un monto de USD 57,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 13,4 millones (30,6 %) respecto del ejercicio 2024. Con relación a la distribución de los ingresos por servicios prestados por el TPGSM, durante el año 2025 los servicios a la carga sólida, fraccionada y líquida facturaron alrededor de USD 34,5 millones, lo cual representó el 60,3 % de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido por los servicios especiales en función a la nave y a la carga (USD 20,1 millones), el uso del amarradero (USD 1,8 millones) y los servicios especiales no regulados (USD 802,0 miles), cuyos montos facturados representaron el 35,1 %, 3,2 % y 1,4 % de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.

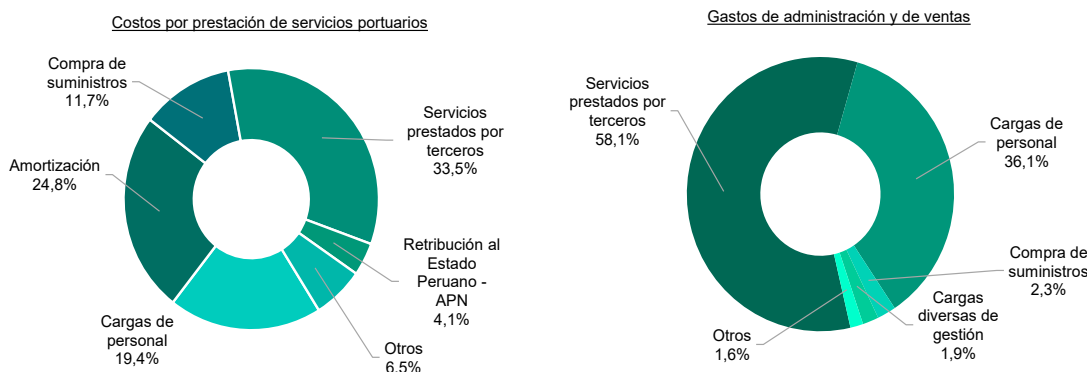


*Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

90. Cabe señalar que, durante el 2025, y al igual que en los ejercicios 2024 y 2023, el Concesionario no registró ingresos por servicios de construcción. Al respecto, la última vez que se registraron ingresos por dicho concepto fue en el ejercicio 2022, cuando ascendieron a USD 123 000. Asimismo, es importante mencionar que los ingresos por construcción se corresponden con los trabajos de construcción y el equipamiento portuario computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen contablemente con la correspondiente capitalización del activo intangible.
91. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se agrupan 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 2025 estos ascendieron a USD 42,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 9,2 millones (+27,8 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 73,8 % de los ingresos totales del ejercicio 2025
92. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2025 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos, principalmente, por servicios prestados por terceros (33,5 %), amortización de activos intangibles (24,8 %), cargas de personal (19,4 %), y compra de suministros (11,7 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 37,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 8,2 millones (+27,6 %) respecto de lo observado en el 2024.



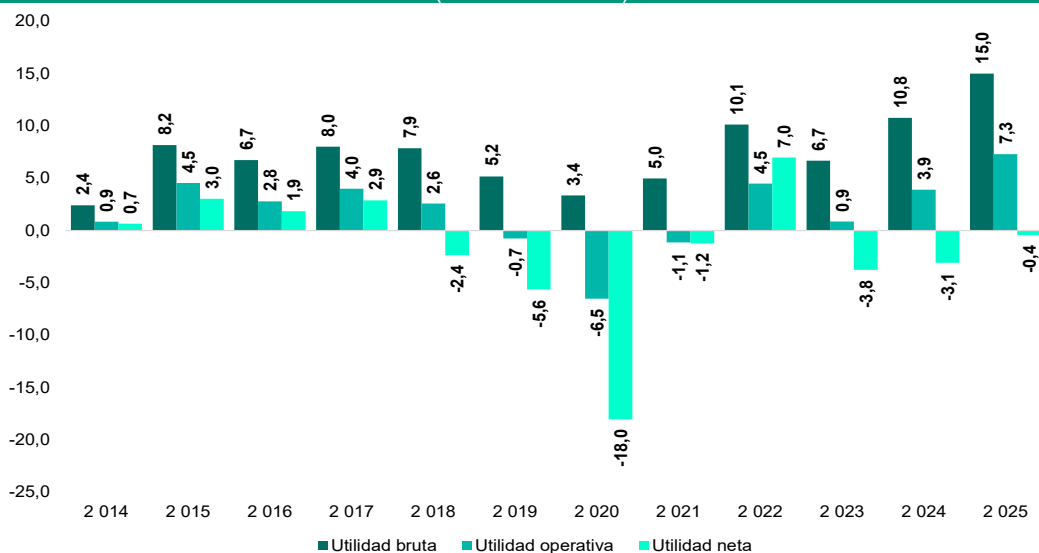
Gráfico 11
Composición de los costos y gastos operativos en el TPGSM, 2025
(Términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración y de ventas, como se detalló anteriormente, estos ascendieron a USD 7,7 millones en 2025, lo cual representa un incremento de USD 0,8 millones (+12,2 %) respecto de lo observado en el 2024. Nótese que, de dicho total, los gastos de administración ascendieron a USD 7,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 0,8 millones (+12,3 %) respecto de lo observado en el 2024, mientras que los gastos de ventas ascendieron a USD 407,0 mil, lo cual representa un crecimiento de USD 39 000 (+10,6 %) respecto de lo observado en el 2024.
94. Cabe indicar que dichos gastos, en conjunto, representaron alrededor del 13,5 % de los ingresos totales del ejercicio 2025. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, los gastos de administración y ventas durante el año 2025 se encontraron compuestos, principalmente, por los servicios prestados por terceros (58,1 %), cargas de personal (36,1 %) y compras de suministros (2,3 %).
95. Entre tanto, 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 2014-2025.

Gráfico 12
Evolución de los resultados de Terminal Paracas, 2014 – 2025
(Millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



96. 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 del Concesionario representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
97. 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. Así, para el 2025, Terminal Paracas alcanzó un nivel superior al registrado en el año 2024, con USD 15,0 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,2 millones (39,3 %) respecto de lo observado en el 2024. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta del Concesionario entre los años 2014 y 2025 resulta equivalente a +18,1 %, 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 (+27,1 % anual, en promedio) en comparación al crecimiento en los costos totales (+34,0 % anual, en promedio).
98. 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 Terminal Paracas ha tenido un comportamiento oscilante a lo largo del tiempo, llegando a alcanzar en el año 2025 un total de USD 7,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,4 millones (87,0 %) respecto de lo observado en el 2024. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa del Concesionario entre los años 2014 y 2025 resulta equivalente a 21,5 %, 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 (+19,1 % anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+18,1 % anual, en promedio).
99. Finalmente, respecto a la utilidad neta de Terminal Paracas, 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 del Concesionario ha mostrado un comportamiento fluctuante alcanzando un nivel negativo de USD 0,4 millones, lo cual representa una reducción de la pérdida de USD 2,6 millones (85,8 %) respecto de lo observado en el 2024.
100. Así, este resultado se explica por el mayor crecimiento observado en los gastos financieros a lo largo de dicho periodo (+65,6 % anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+21,5 % anual, en promedio). Cabe señalar que la empresa ha presentado pérdidas netas en la mayoría de los ejercicios contables, situación asociada a la tendencia creciente de los costos de prestación de servicios portuarios y de los gastos administrativos desde el inicio de la concesión. No obstante, en 2025 se observó una reducción significativa de dichas presiones sobre la rentabilidad, reflejada en una disminución sustancial de las pérdidas netas y una mejora de los resultados financieros de la empresa.

VIII.2. Estado de Situación Financiera

101. 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 6 años (periodo 2020-2025).

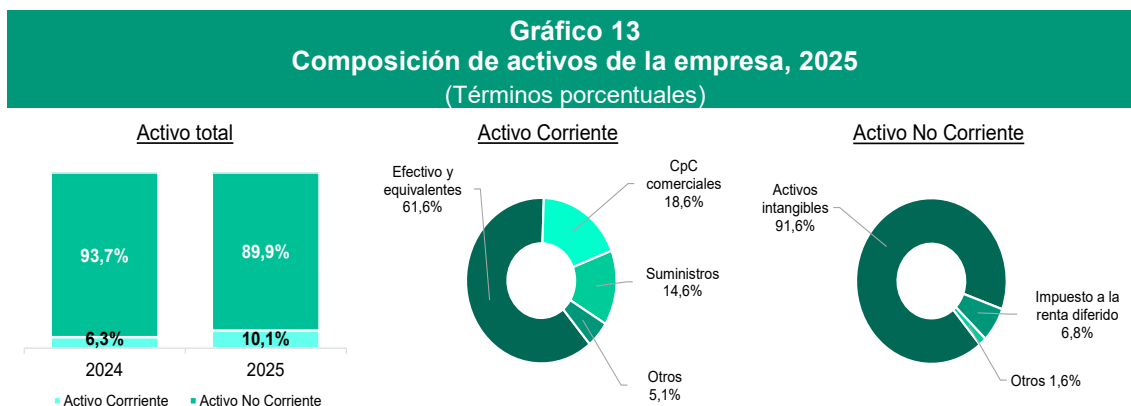
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera, 2020 – 2025 (Miles de USD)						
Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes de efectivo	13 704	7694	9112	3117	5391	12 750
Inversiones a valor razonable	0	-	-	-	-	0
Cuentas por cobrar comerciales	834	836	2918	2240	3025	3845
Otras cuentas por cobrar	1522	1241	918	2684	2250	1009
Suministros	469	1001	1055	1672	2151	3026
Gastos contratados por anticipado	54	46	29	70	88	53
Fondos sujetos a restricción	0	0	0	0	0	0
Total Activo Corriente	16 583	10 818	14 032	9783	12 905	20 683
Instalaciones, maquinaria y equipo	1459	1583	1698	2010	2728	2290
Activos intangibles	201 252	194 600	186 506	181 197	178 016	169 323
Activos por derecho de uso	66	67	27	112	70	27
Impuesto a la renta diferido	3501	5259	5077	6587	7285	12475
Instrumento financiero derivado	0	0	3133	2149	2386	655
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	0	0	0
Total Activo no Corriente	206 278	201 509	196 441	192 055	190 485	184 770
TOTAL ACTIVO	222 861	212 327	210 473	201 838	203 390	205 453,0
Obligaciones financieras	0	1204	967	1888	910	1080
Cuentas por pagar comerciales	7795	540	1066	2671	7933	6934
Pasivo por arrendamiento	32	41	28	42	43	0
Otras cuentas por pagar	2046	2771	3147	3502	2807	4366
Retribuciones por pagar	0	0	0	0	0	0
Total Pasivo Corriente	9873	4556	5208	8103	11 693	12 380
Obligaciones financieras	141 086	142 950	139 822	131 691	130 113	129 954
Pasivo por arrendamiento	0	26	0	71	24	17
Préstamos de accionistas	33 574	34 429	5760	6043	6344	6602
Instrumento financiero derivado	15 494	8744	0	0	0	0
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0	0
Pasivo por impuestos diferidos	0	0	0	0	0	0
Total Pasivo no Corriente	190 154	186 149	145 582	137 805	136 481	136 573
TOTAL PASIVO	200 027	190 705	150 790	145 908	148 174	148 953
Capital social	30 147	45 321	45 321	76 308	76 308	80 357
Capital adicional	15 174	0	30 988	0	2350	0
Prima de capital	0	0	81	82	82	102
Reserva legal	884	884	884	1323	1323	1323
Reserva de cobertura	-15 171	-8744	3133	2149	2386	655
Resultados acumulados	-8 200	-15 839	-20 724	-23 932	-27 233	-25 937
TOTAL PATRIMONIO	22 834	21 622	59 683	55 930	55 216	56 500
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	222 861	212 327	210 473	201 838	203 390	205 453

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



102. Como puede observarse, al cierre del 2025 los activos totales de Terminal Paracas ascendieron a USD 205,5 millones, lo cual representó un aumento de USD 2,1 millones (1,0 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Al respecto, dicho total se encontró compuesto en un 89,9 % por activos no corrientes, mientras que el 10,1 % restante lo conformaron los activos corrientes. Además, como se aprecia en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes al cierre del 2025, estos se componían principalmente de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 61,6 %, seguido de las Cuentas por cobrar comerciales y Suministros, con participaciones de 18,6 % y 14,6 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 91,6 %, en tanto que el Impuesto a la renta diferido presentó una participación de 6,8 %.

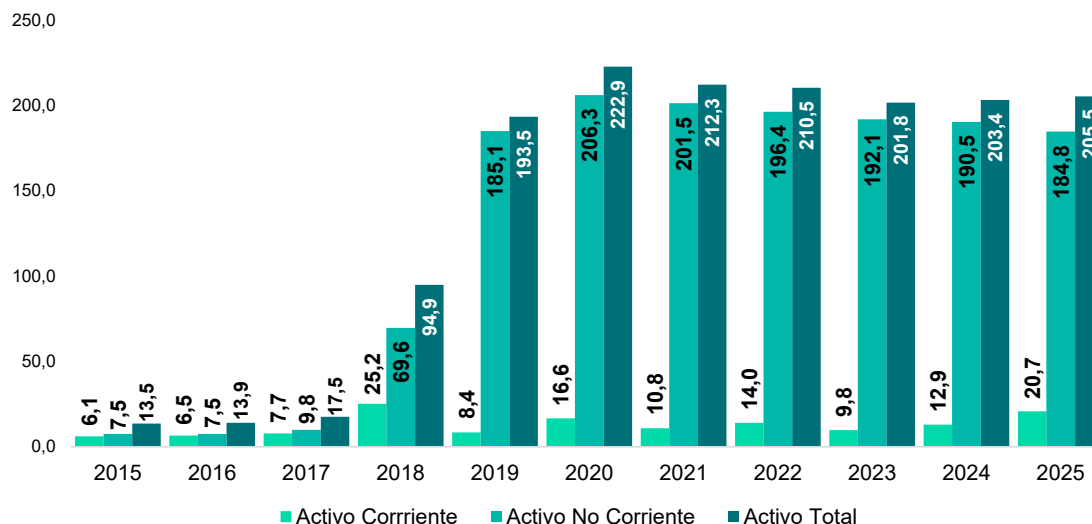


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de Terminal Paracas, 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, principalmente 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 de manera sostenida en 2024 (0,8 %) y 2025 (1,0 %). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2025 resulta equivalente a +1,0 %, siendo ello explicado por la estabilidad en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-0,03 % anual, en promedio) y el fuerte repunte del activo corriente.



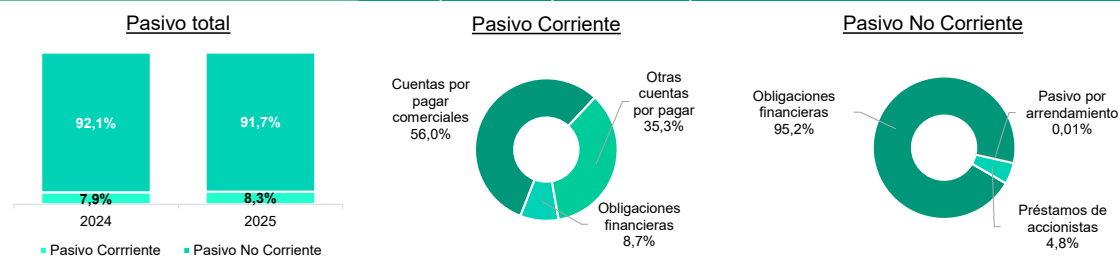
Gráfico 14
Evolución de los activos de la empresa, 2014 – 2025
(Millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de Terminal Paracas, al cierre del año 2025 estos ascendieron a USD 149,0 millones, lo cual representó un incremento de USD 0,8 millones (+0,5 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 91,7 % por pasivos no corrientes, mientras que el 8,3 % restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron principalmente de Cuentas por pagar comerciales, con una participación de 56,0 %, seguido de Otras cuentas por pagar (35,3 %) y Obligaciones financieras (8,7 %). Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos principalmente por Obligaciones financieras, con una participación de 95,2 %, seguido de Préstamos de accionistas (4,8 %) y Pasivo por arrendamiento (0,01 %).

Gráfico 15
Composición de pasivos de la empresa, 2025
(Términos porcentuales)



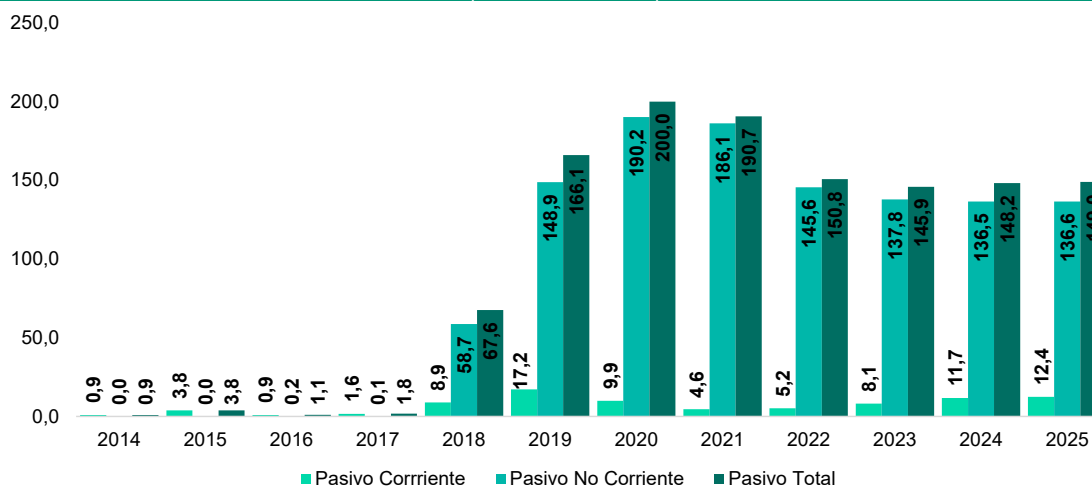
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de Terminal Paracas, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en los últimos años de la Concesión se presentó 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 los ejercicios 2024 y 2025 ligeros incrementos de 1,6 % y 0,5 %, respectivamente. Al respecto, la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2025 resulta equivalente a -5,7%,



siendo ello explicado por la reducción observada en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-6,4 % anual, en promedio).

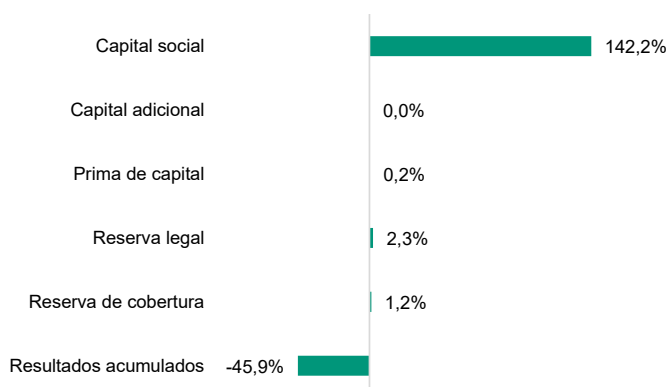
Gráfico 16
Evolución de los pasivos de la empresa, 2014 – 2025
(Millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Finalmente, con relación al Patrimonio Neto del Concesionario, al cierre del año 2025 este ascendió a USD 56,5 millones, lo cual representó un incremento de USD 1,3 millones (+2,3 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 142,2 % por el capital social y capital adicional de los accionistas, una participación negativa de 45,9 % por los resultados acumulados, y el 3,7 % restante por la prima de capital, la reserva legal y la reserva de cobertura.

Gráfico 17
Composición del patrimonio neto de la empresa, 2025
(Términos porcentuales)



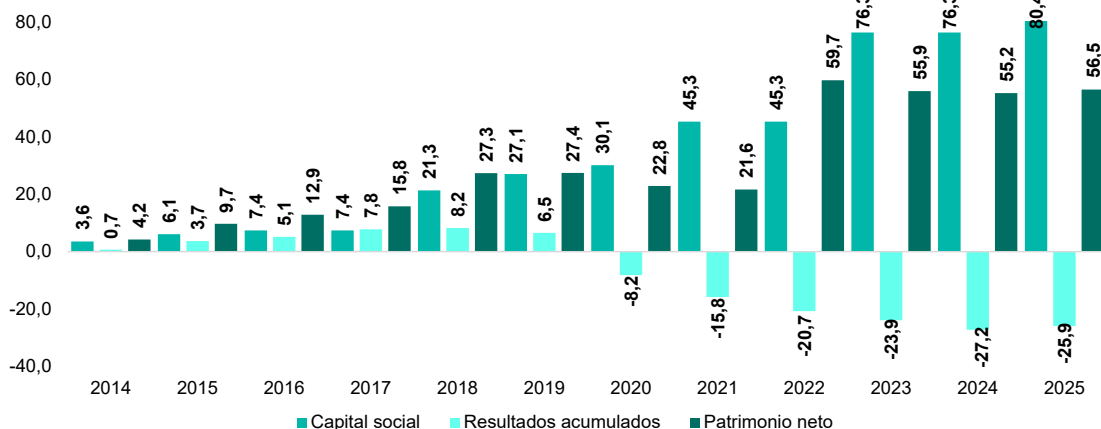
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2025 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 80,4 millones, mientras que los resultados acumulados se situaron en USD -25,9 millones. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de Terminal Paracas, 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 (la cual mostró una leve reversión en el último año). Cabe señalar que en el 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, situándose en USD 59,7 millones. Este resultado se explicó principalmente por el



incremento del capital adicional hasta USD 31,0 millones, complementando la trayectoria creciente del capital social observada durante el periodo analizado. En efecto, entre 2014 y 2025 el capital social registró una tasa de crecimiento anual promedio de 32,8 %, reflejando el fortalecimiento progresivo de la estructura patrimonial.

Gráfico 18
Evolución del patrimonio neto de la empresa, 2014 – 2025
(Millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.3. Indicadores Financieros

108. 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 2025.

a) Ratios de Liquidez

109. 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.
110. Para evaluar la liquidez de Terminal Paracas en el año 2025, 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.

Cuadro 11
Ratios de liquidez, 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	1,104	1,671
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	0,912	1,422
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,461	1,030
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	1,212	8,303

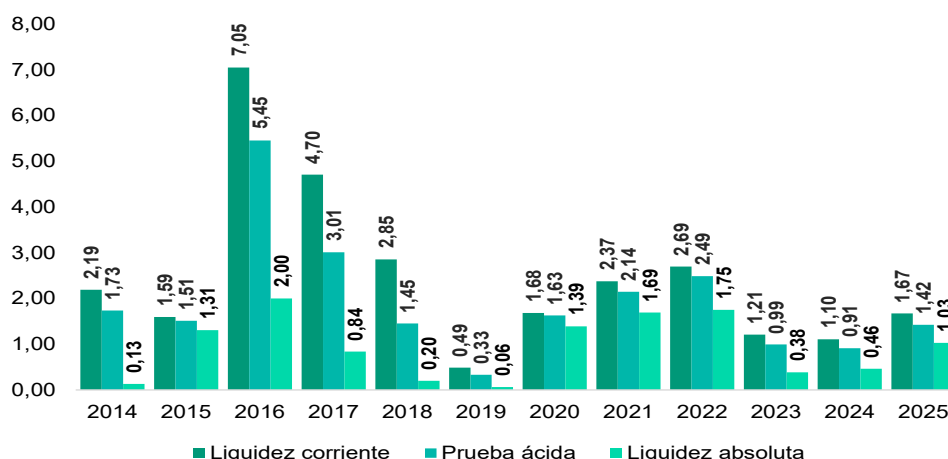
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



111. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora en la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo respecto al ejercicio 2024, conforme los activos corrientes incrementaron su cobertura sobre los pasivos corrientes. Asimismo, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta registraron incrementos respecto al año anterior, evidenciando una mayor disponibilidad de activos líquidos para afrontar las obligaciones corrientes. A su vez, el capital de trabajo mostró un incremento significativo en 2025 respecto a 2024, manteniéndose en niveles positivos y reforzando la posición de liquidez de corto plazo.
112. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 1,671 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (1,104 en 2024). Al respecto, dicho resultado se sustenta en el mayor incremento del activo corriente (+60,3 %) respecto al incremento del pasivo corriente (+5,9 %).
113. 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 con USD 1,422 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (0,912 en 2024). Sobre el particular, ello se sustenta en el notable incremento porcentual del activo corriente neto de las cuentas Suministros y Gastos contratados por anticipado (+65,0 %), en tanto que el pasivo corriente solo se incrementó en +5,9 %.
114. 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 dispondría de USD 1,030 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio superior a lo observado el año anterior (0,461 en 2024). Al respecto, este comportamiento se sustenta en el fuerte crecimiento de la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo (+136,5 %) con relación al leve incremento porcentual del pasivo corriente (+5,9 %).
115. Por su parte, al analizar la evolución de estos ratios desde el inicio de la Concesión, se puede evidenciar una tendencia decreciente entre 2016 y 2019, alcanzándose los valores mínimos en este último año, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, esta situación se sustenta en el incremento de los pasivos corrientes durante dicho período, los cuales pasaron de USD 918 mil en 2016 a USD 17,2 millones en 2019, mientras que los activos corrientes, luego de alcanzar un máximo de USD 25,2 millones en 2018, se redujeron a USD 8,4 millones en 2019.



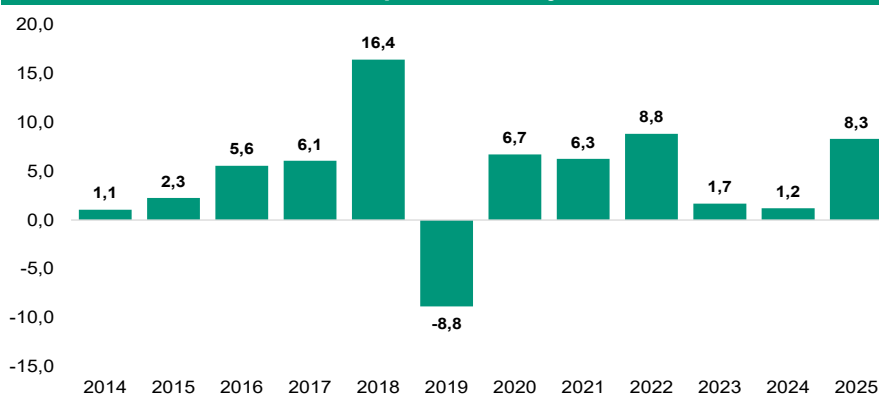
Gráfico 19
Evolución de los ratios de liquidez, 2014 – 2025



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Posteriormente, los indicadores de liquidez mostraron una recuperación entre 2020 y 2022, favorecida principalmente por el incremento del efectivo y equivalentes de efectivo y por la reducción de los pasivos corrientes. Sin embargo, durante los años 2023 y 2024 se observó nuevamente un deterioro de dichos indicadores, asociado al incremento de las obligaciones corrientes. No obstante, en 2025 esta tendencia se revirtió, registrándose una mejora generalizada de los ratios de liquidez. Sobre este aspecto, dicho resultado se explica por el incremento de los activos corrientes, particularmente del efectivo y equivalentes de efectivo, así como por un crecimiento proporcionalmente menor de los pasivos corrientes, lo que permitió fortalecer la capacidad para atender las obligaciones de corto plazo.
117. Lo anteriormente señalado guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2014 y 2025, el cual presentó una cifra negativa para el año 2019, tal como se evidencia en el siguiente gráfico. 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 Terminal Paracas, para el año 2025 se calcula un capital de trabajo de USD 8,3 millones, lo cual representó un incremento de USD 7,1 millones (+585,1%) respecto de lo observado en 2024.

Gráfico 20
Evolución del capital de trabajo, 2014 – 2025



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



118. Nótese que para aquellos años en los cuales el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, debido a que ambos indicadores relacionan los activos corrientes con los pasivos corrientes. De esta manera, cuando los activos corrientes superan a los pasivos corrientes, existe capacidad para cumplir con las obligaciones de corto plazo, reflejándose una posición adecuada de liquidez. Como se puede apreciar, la evolución del capital de trabajo entre los años 2014 y 2025 ha sido fluctuante, alcanzando un mínimo histórico de USD -8,8 millones en 2019. Posteriormente, el indicador registró una recuperación entre 2020 y 2022, seguida de una reducción en 2023 y 2024. No obstante, en 2025 se observó una recuperación significativa, alcanzando un capital de trabajo de USD 8,3 millones, el valor más alto registrado desde 2020, en línea con la mejora observada en los indicadores de liquidez durante dicho ejercicio.

b) Ratios de Endeudamiento Financiero

119. 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.
120. Para evaluar el grado de endeudamiento financiero de Terminal Paracas en el año 2025 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 12 Ratios de endeudamiento, 2024 y 2025			
Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	2,684	2,636
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,729	0,725
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,079	0,083
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,373	0,379
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,373	1,379

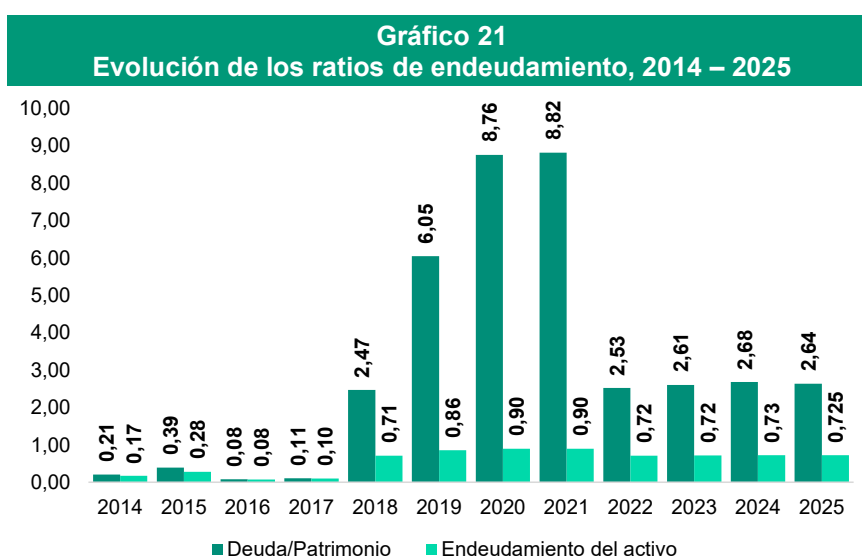
*Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

121. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una ligera mejora en la estructura de endeudamiento respecto a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que los activos totales se encuentran financiados en una proporción ligeramente mayor con recursos propios. Asimismo, la autonomía financiera presenta una mejora respecto al año anterior, reflejando una menor dependencia relativa de fuentes de financiamiento externas. No obstante, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) registra una participación ligeramente mayor dentro del total de obligaciones, tal como se observa en el incremento del indicador de calidad de la deuda.
122. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2025, se aprecia que la empresa posee aproximadamente USD 2,64 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, cifra inferior a la observada en 2024 (USD 2,68 por dólar de patrimonio). Este resultado evidencia una ligera mejora en la solidez financiera, asociada a un crecimiento del patrimonio neto (+2,3 %) superior al incremento registrado por el pasivo total (+0,5 %) durante el ejercicio. En consecuencia, se observa una reducción marginal del nivel de apalancamiento financiero respecto al año anterior.
123. Por otra parte, la reducción en el nivel relativo de obligaciones con terceros dentro de la estructura de financiamiento al cierre del 2025 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 2025, alrededor del 72,5 % del activo total se financió mediante financiamiento externo, siendo ligeramente inferior a lo observado el año anterior (72,9 % en 2024). Cabe



resaltar que dicho resultado se sustenta en que el activo total presentó un crecimiento de 1,0 % respecto a lo registrado en el año 2024, mientras que el pasivo total se incrementó en una menor proporción (0,5 %), reduciéndose ligeramente la participación del financiamiento externo dentro de la estructura de financiamiento de los activos.

124. 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 2025 respecto a la elevada participación del financiamiento externo (pasivos totales) y el menor posicionamiento relativo 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 de un grado de endeudamiento del activo de 10 % en 2017 a un pico de 90 % en 2021, todo ello principalmente por el mayor endeudamiento con terceros. Sin embargo, en los últimos cuatro ejercicios (2022-2025), los ratios Deuda/Patrimonio y Endeudamiento del activo han disminuido y mostrado una relativa estabilización para situarse, finalmente, en 2,64 y 72,5 % al cierre del 2025, respectivamente.



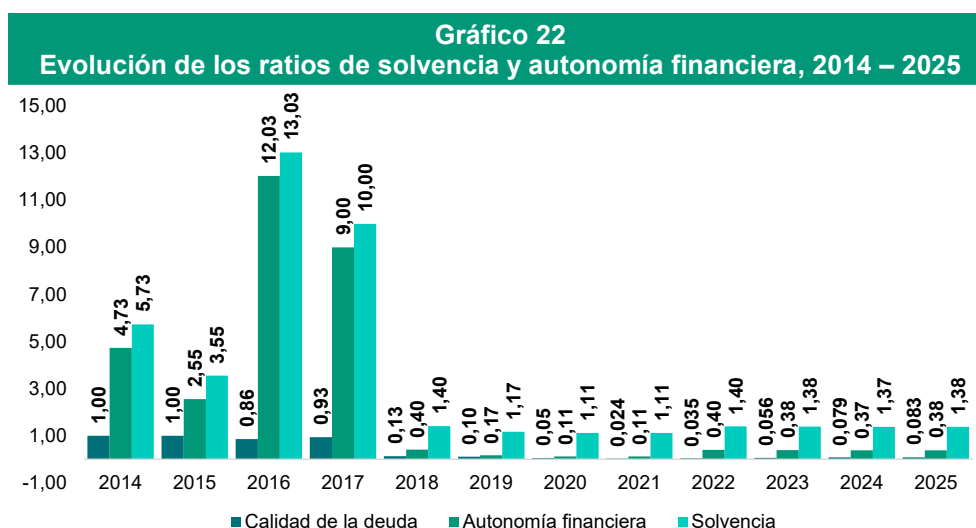
*Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

125. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está 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 puede ser exigida en el corto plazo. Así, para el año 2025 se aprecia que el 8,3 % del pasivo total corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (7,9 % en 2024), con lo cual se esperaría que poco más del 8,0 % de las obligaciones de pago se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos). Cabe indicar que, al cierre del 2025, el pasivo corriente se incrementó en mayor proporción que el pasivo total respecto a lo registrado en el año 2024, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
126. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido al cierre del 2025 la sitúa en una posición ligeramente más favorable de autonomía financiera respecto de lo observado en el año anterior. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,38 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 0,37 en 2024). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025, el patrimonio neto registró un crecimiento de 2,3 % respecto a lo



observado en 2024, mientras que el pasivo total presentó un incremento de 0,5 % durante el mismo período.

127. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,38 de activo total, siendo dicho ratio ligeramente superior a lo observado el año anterior (USD 1,37 en 2024), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir sus obligaciones con terceros (pasivos totales) y que su capacidad para hacer frente a dichas obligaciones mostró una ligera mejora respecto al año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2025, los activos totales registraron un crecimiento de 1,0 % respecto a lo observado en 2024, mientras que el pasivo total presentó un incremento de 0,5 % durante el mismo período.
128. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios de solvencia y autonomía financiera desde el inicio de la Concesión.



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan un comportamiento fluctuante, ello en la medida que el pasivo total mantuvo una tendencia creciente durante buena parte del período analizado como producto, principalmente, del incremento experimentado por el pasivo no corriente. Asimismo, ello se refleja en la evolución del ratio de calidad de la deuda, el cual presentó un comportamiento fluctuante a lo largo del período analizado, alcanzando un máximo de 13,0 % en 2018 y un mínimo de 2,0 % en 2021. Posteriormente, dicho indicador mostró una tendencia creciente, situándose en 5,6 %, 7,9 % y 8,3 % en los años 2023, 2024 y 2025, respectivamente, como consecuencia de la mayor participación de los pasivos corrientes dentro del total de obligaciones.
130. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2014 y 2025, el pasivo total de Terminal Paracas presentó una tasa de crecimiento anual promedio de +59,2 %, mientras que, para similar periodo, el activo total registró una variación promedio anual de +39,9 %, y el patrimonio neto presentó un crecimiento anual promedio de +26,6 %, reforzando así la mayor dependencia histórica de la empresa en cuanto al financiamiento externo de sus activos.

c) Ratios de Rentabilidad

131. 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.



132. Para evaluar la rentabilidad de Terminal Paracas en el año 2025 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 2024. De manera similar, los indicadores ROE y ROA presentan una mejoría en comparación al 2024, lo cual se traduce en que, al cierre del 2025, si bien redujo la magnitud de la rentabilidad negativa de los accionistas, la empresa hizo un uso eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.

Cuadro 13 Ratios de rentabilidad, 2024 y 2025			
Ratio	Fórmula	2024	2025
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,246	0,262
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,089	0,127
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	-0,070	-0,008
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,323	0,326
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	-0,056	-0,008
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	-0,015	-0,002

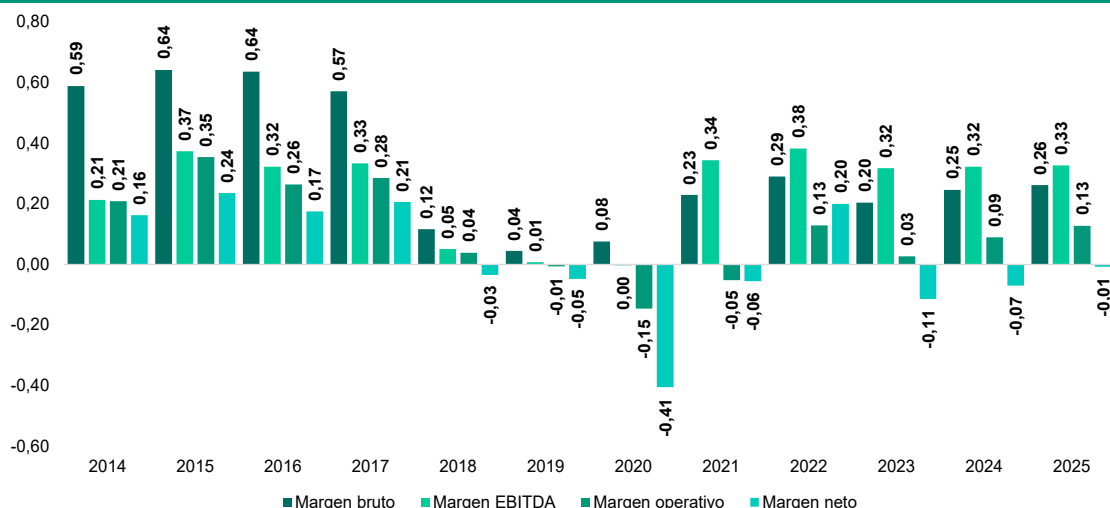
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,262 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,246 en 2024); 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 0,127 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,089 en 2024).
134. Cabe indicar que, para el 2025, la utilidad bruta y la utilidad operativa presentaron un aumento en sus niveles registrados en comparación al 2024 (39,3 % y 87,0 %, respectivamente), con los ingresos totales del Concesionario incrementándose en USD 13,4 millones (30,6 %) respecto del 2024, mientras que los costos totales solo crecieron USD 9,2 millones (27,8 %), 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 2025, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,326 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia ligeramente superior a la percibida el año anterior (USD 0,323 en 2024).
135. Del mismo modo, el margen neto indica que, para el año 2025, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo una pérdida neta de USD 0,008 luego de deducir todos los costos y gastos del período, incluyendo los impuestos, mejorando respecto a lo observado el año anterior (USD -0,070 en 2024). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2018 el margen neto por dólar de ingreso ha presentado un comportamiento fluctuante, predominando los valores negativos, pasando de USD -0,03 en dicho año a USD -0,01 en el año 2025, lo que evidencia una reducción de las pérdidas netas. Similar tendencia se aprecia en los márgenes bruto y operativo, los cuales pasaron de 0,12 y 0,04 en 2018 a 0,26 y 0,13 en 2025, respectivamente, reflejando una mejora gradual en la capacidad de generación de resultados de la empresa a partir de sus operaciones.



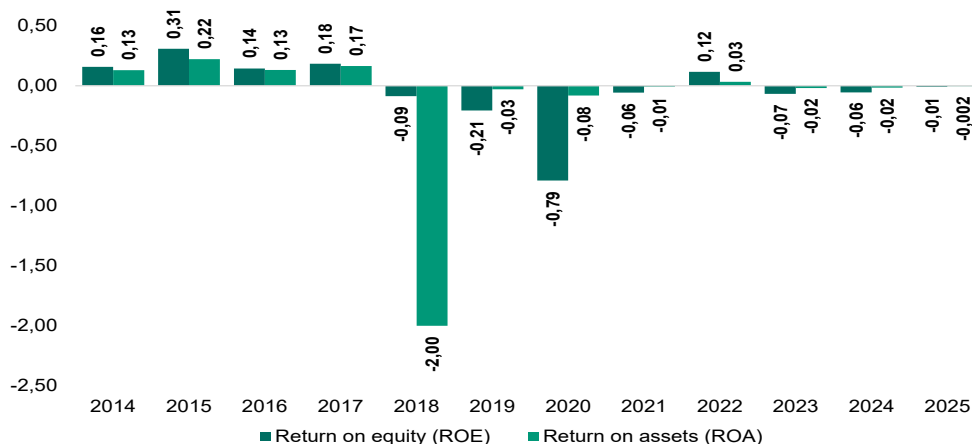
Gráfico 23
Evolución de los márgenes de rentabilidad, 2014 – 2025



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

136. Finalmente, debe indicarse que la mejora registrada en el resultado neto de Terminal Paracas al cierre de 2025 se reflejó en una situación relativamente más favorable para los accionistas de la empresa, debido a que la rentabilidad negativa de su capital se redujo. En efecto, al analizar el ratio return on equity (ROE), se aprecia que, al cierre de 2025, dicho indicador se ubicó en -0,008, frente al -0,056 registrado en 2024. Ello evidencia una menor pérdida relativa respecto del patrimonio neto de la empresa.
137. 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 2025, los activos totales de TPGSM rindieron alrededor de USD -0,002 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2024 (USD - 0,015), lo cual sugiere mejora en la eficiencia relativa de la empresa para generar resultados a partir de los recursos económicos bajo su administración, aunque el rendimiento continúa siendo ligeramente negativo.
138. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA desde inicios de la Concesión.

Gráfico 24
Evolución del ROE y ROA de la empresa, 2014 – 2025



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Terminal Portuario Paracas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



139. Al respecto, nótese que, con excepción del ejercicio 2022, ambos indicadores registraron valores negativos desde el año 2018, reflejando las pérdidas netas obtenidas por la empresa durante dicho período. No obstante, en los últimos ejercicios se observa una mejora gradual en ambos ratios, pasando el ROE de - 0,07 en 2024 a - 0,01 en 2025 y el ROA de - 0,02 a - 0,002 en el mismo período. De esta manera, si bien la rentabilidad del patrimonio y de los activos continúa siendo negativa al cierre de 2025, los resultados evidencian una reducción significativa de las pérdidas y un acercamiento progresivo al punto de equilibrio.

IX. CONCLUSIONES

140. El informe de desempeño del año 2025 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:
- (i) Respecto a la evolución del número de naves atendidas, en el año 2025 recalaron en el TPGSM un total de 385 naves, lo que representó un aumento del 6,9 % respecto del año 2024 (360 naves). Por otro lado, el tráfico total de carga fue de 3,9 millones de toneladas, esto es, un 4,1 % por encima de lo registrado en el año previo (3,8 millones de toneladas).
 - (ii) El servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos movilizó 37,7 miles de TEU, lo que resultó en un aumento de 4,6 % respecto al año 2024, siendo la operación de embarque de 40 pies la que concentró la mayor participación de dicho tráfico (96,9 %). Asimismo, el TPGSM alcanzó a movilizar 46,6 miles de TEU contenedores vacíos, lo que significó un crecimiento del 22,5 % con relación a lo movilizó el año 2024. Dicha evolución se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, el cual explica el 92,4 % de las operaciones de contenedores vacíos, siendo los mayormente demandados para el embarque de mercancías en el terminal.
 - (iii) El tránsito de carga fraccionada registró 396,5 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque, esto es, un 63,0 % por encima del nivel del año 2024, equivalente a 153,3 miles de toneladas adicionales. Al respecto, desagregando dicha variación por tipo de operación, se observa que, a pesar de que las operaciones de embarque disminuyeron en 17,9 %, la razón del incremento del tráfico fue el aumento en 191,2 % de las operaciones de descarga (180,0 miles de toneladas más).
 - (iv) En cuanto al tráfico de carga sólida a granel, durante 2025 se movilizaron 2917 miles de toneladas, lo cual representó una disminución de 1,5 % respecto al año 2024, ya que se movilizaron 45,7 miles de toneladas menos. Esto se explica principalmente por la caída en las operaciones de embarque, que disminuyeron en 8,9 % (equivalente a 134,2 miles de toneladas menos).
 - (v) Por su parte, la carga rodante registró 29,6 miles de toneladas de tráfico, aumentando en 60,4 % respecto al 2024 (11,1 miles de toneladas más). Asimismo, en cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, en el 2025 se atendieron a 5071 pasajeros, entre nacionales (2025) e internacionales (3046), siendo esta cifra un 63,2 % inferior a lo registrado en el 2024.
 - (vi) A partir del 17 de enero de 2025, las Tarifas Máximas se reajustan los 17 de enero de cada año, considerando el RPI de los últimos doce meses disponibles (enero a diciembre) y el factor de productividad aprobado por el Regulador para el respectivo quinquenio regulatorio. Así, el ajuste anual de las Tarifas de los servicios regulados que se brindan en el TPGSM en 2025, para cada una de las cuatro (04) canastas de servicios, debe cumplir con no exceder, por tipo de canasta de servicio, la variación promedio máxima permitida de +5,84 %.
 - (vii) En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron cinco contratos de acceso en el 2025 (2 para brindar el servicio de practica y 3 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.

- (viii) Durante el año 2025, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 10,02 millones correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias. Así, las inversiones acumuladas ascienden a USD 195,7 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 78,6 % con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En lo relativo a los pagos realizados al Estado en el 2025, alcanzó los S/. 7,9 millones, monto 25,6 % por encima al pagado el año 2024, 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 (74,8 %) de los pagos al estado realizados por el Concesionario, quedando el resto en el Aporte por regulación.
- (ix) En cuanto al desempeño operativo durante el año 2025, algunos indicadores mostraron operaciones que excedieron los tiempos máximos establecidos. Por otra parte, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que los servicios de inicio de operaciones comerciales de la nave y el servicio de desatraque de la nave fueron los servicios que cumplieron con el tiempo máximo establecido de 20 minutos.
- (x) En otros aspectos operativos, durante 2025 Terminal Paracas presentó un total de 34 accidentes, lo que generó 34 personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Además, se presentó un (1) reclamo contra el Concesionario, correspondientes a asuntos de Daños o pérdidas, y le fueron aplicadas tres (3) sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM por el monto de 18,34 UIT (S/ 98 119,00), pero no se le aplicaron penalidades.
- (xi) Respecto a la situación financiera de Terminal Paracas durante 2025, se observa un crecimiento significativo de los ingresos por servicios portuarios, los cuales ascendieron a USD 57,3 millones, registrando un incremento de USD 13,4 millones (+30,6 %) respecto al año anterior. Por su parte, los costos asociados a la prestación de dichos servicios alcanzaron USD 42,3 millones, mostrando un crecimiento de USD 9,2 millones (+27,8 %). Como resultado, la utilidad bruta se situó en USD 15,0 millones, superior en USD 4,2 millones (+39,3 %) a la obtenida en 2024. Del mismo modo, la utilidad operativa alcanzó USD 7,3 millones, registrando un incremento de USD 3,4 millones (+87,0 %) respecto al ejercicio previo. Finalmente, la utilidad neta presentó una pérdida de USD 435 000, reduciendo significativamente el resultado negativo registrado en 2024 (USD -3,1 millones), lo que representa una mejora de USD 2,6 millones (+85,8 %). Estos resultados reflejan una mayor capacidad de generación de resultados operativos, sustentada en el crecimiento de los ingresos y en una expansión de los costos y gastos a una tasa relativamente menor.
- (xii) Finalmente, los indicadores financieros de la empresa evidencian una mejora en su posición financiera respecto al ejercicio 2024. En particular, en materia de liquidez, se observa un aumento en los ratios de liquidez corriente y de prueba ácida en 2025, debido al mayor incremento del activo corriente respecto al incremento del pasivo corriente, reflejando una mayor disponibilidad de activos líquidos, además de contar con un capital de trabajo positivo que pasó de USD 1,2 millones en 2024 a USD 8,3 millones en 2025. Asimismo, el nivel de endeudamiento mostró una ligera mejora, reflejada en la reducción del ratio Deuda/Patrimonio y del ratio de endeudamiento del activo, conjuntamente con una mejora en los indicadores de autonomía financiera y solvencia. Finalmente, si bien los indicadores de rentabilidad permanecen en terreno negativo, se observa una mejora sustancial en el margen neto, que pasó de -7,0 % a -0,8 %, así como en los ratios ROE y ROA, los cuales se ubicaron en -0,008 y -0,002, respectivamente, evidenciando una reducción significativa de las pérdidas y una mayor eficiencia en la utilización del patrimonio y de los activos de la empresa.



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 2: 2 de diciembre de 2024 - Modificación de cláusulas vinculadas a la necesidad de reemplazar la tasa LIBOR como tasa de interés de referencia. - Modificación del Anexo 10 relativo al Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento	Adenda 1 Adenda 2
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)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
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)
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): Etapas: Etapas 1: USD 53 millones Etapas 2: USD 29 millones Etapas 3: USD 38 millones Etapas 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: - Etapas 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año. - Etapas 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales. - Etapas 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)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
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)
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: a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y b) 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	Cláusula 8.28. (p. 75)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		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.	
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	Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Promedio Trimestral):</u> ○ Granel Líquido: 140 t/h ○ Granel Sólido – Sal: 800 t/h ○ 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
Período : 2014 - 2025

Tráfico													
Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	149	167	209	228	360	385
Carga total atendida	Toneladas	669 035	1 692 487	1 419 113	1 640 516	1 679 484	1 575 291	1 525 332	2 179 173	2 848 717	2 556 831	3 779 159	3 932 870
Operación	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exportación	Toneladas	358 603	650 915	356 047	550 524	534 516	547 625	446 862	704 525	1 064 471	1 145 138	2 121 354	1 966 220
Importación	Toneladas	310 143	949 322	1 063 065	1 089 602	1 144 969	1 027 241	1 078 470	1 474 648	1 784 246	1 410 641	1 657 629	1 958 081
Cabotaje	Toneladas	250	9 250	-	391	-	413	-	-	-	568	176	8 570
Transito y transbordo	Toneladas	40	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-
Carga	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661	11 684	60 924	20 653	114 464	157 339	128 885	94 000	194 018	554 621	589 718
Fraccionada	Toneladas	60 569	263 510	344 009	244 819	318 239	145 440	362 707	599 012	692 971	305 318	243 362	396 488
Graneles líquidos	Toneladas	1 459	4 410	5 041	3 362	4 372	2 726	-	-	-	-	-	-
Graneles sólidos	Toneladas	607 007	1 398 275	1 058 379	1 331 411	1 336 220	1 312 661	1 005 285	1 448 965	2 060 502	2 030 547	2 962 727	2 917 076
Rodante	Toneladas	-	9 631	-	-	-	-	-	2 311	1 244	26 948	18 449	29 589
Contenedores	Unidades	-	1 011	1 044	6 251	1 625	7 524	10 821	8 855	6 834	14 178	39 044	45 065
Contenedores	TEU	-	-	2 050	12 408	3 218	14 869	21 049	17 379	13 541	28 228	77 497	89 399
Pasajeros	personas	2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528	4 497	-	1 470	10 174	13 768	5 071
Ingresos													
Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Carga sólida, fraccionada y líquida	Miles de dólares	3 651	9 786	8 647	9 061	9 999	8 826	10 042	15 488	21 392	18 538	27 772	34 526
Uso de amarradero	Miles de dólares	272	746	616	749	625	588	496	791	1 228	1 129	1 593	1 838
Servicio especial en función a la nave y la carga	Miles de dólares	-	445	529	2 131	595	728	2 708	3 738	11 344	11 834	13 522	20 136
Servicios especiales no regulados	Miles de dólares	-	905	359	599	324	336	400	413	903	1 346	973	802
Otros	Miles de dólares	183	841	450	1 510	905	1 370	-	-	-	-	-	-

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Marisol Huamán Velazque – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Andrea Osorio Alcantara– Practicante
Enrique Serrano Salas– Practicante
Rafael Lozano Jimenez– Practicante