



# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

## Concesión del Terminal Portuario General San Martín

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**



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



---

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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2021: Concesión del Terminal General San Martín**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.*

Primera versión: Junio de 2022

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

[estudioseconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	<b>7</b>
I.1. Composición Accionaria del Concesionario .....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	7
I.3. Área de influencia .....	9
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia .....	10
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>10</b>
II.1. Servicios estándar.....	11
II.2. Servicios especiales.....	11
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	12
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>12</b>
III.1. Principales clientes .....	12
III.2. Tráfico de servicios .....	12
<b>IV. TARIFAS Y PRECIOS</b> .....	<b>17</b>
IV.1. Tarifas .....	17
IV.2. Precios .....	18
IV.3. Cargos de acceso .....	21
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>21</b>
V.1. Inversiones.....	21
V.2. Pagos al Estado .....	24
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>24</b>
VI.1. Accidentes .....	24
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades .....	25
<b>VII. ESTADOS FINANCIEROS</b> .....	<b>25</b>
VII.1. Estado de Resultados Integrales .....	25
VII.2. Estado de Situación Financiera .....	28
VII.3. Ratios Financieros .....	29
<b>VIII. CONCLUSIONES</b> .....	<b>32</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>33</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> .....	<b>33</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO</b> .....	<b>38</b>



## CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2020-2021 .....	18
CUADRO N° 2: Precio de servicios a la nave, 2020-2021 .....	19
CUADRO N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2020-2021 .....	20
CUADRO N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2020-2021 .....	21
CUADRO N° 5: Pagos al Estado, 2020-2021.....	24
CUADRO N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2020 .....	25
CUADRO N° 7: Estado de resultados integrales.....	26
CUADRO N° 8: Ingresos de contratos con clientes (en miles de USD) .....	26
CUADRO N° 9: Costos del Servicio (en miles de USD).....	27
CUADRO N° 10: Gastos de administración (en miles de USD) .....	28
CUADRO N° 11: Estado de Situación Financiera (en miles de USD) .....	28
CUADRO N° 12: Estado de Situación Financiera (en %).....	29
CUADRO N° 13: Ratios de liquidez .....	30
CUADRO N° 14: Ratios de endeudamiento.....	30
CUADRO N° 15: Ratios de rentabilidad .....	31

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2020 - 2021.....	13
GRÁFICO N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2020 - 2021.....	14
GRÁFICO N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2020 - 2021.....	14
GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2020 - 2021.....	15
GRÁFICO N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2020 - 2021.....	16
GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga líquida a granel, 2019 - 2021 (Toneladas).....	16
GRÁFICO N° 7: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2021 .....	17
GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2021 .....	23
GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2021.....	24

## ILUSTRACIÓN

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



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe presenta una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) en el transcurso del año 2021. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicio y productividad), inversiones, entre otros.

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

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

En el 2021, el tráfico total de carga resultó de 2,2 millones de toneladas, monto 42,5% por encima de lo registrado en el año 2020. De igual forma, el tráfico de naves presentó un incremento anual de 12,1% en el año 2021. La descarga o embarque de carga en contenedores llenos registró una caída de 22,0%, a diferencia de los servicios asociados a la carga fraccionada y a la carga granel sólida, que se incrementaron en 63,9% y 39,9%, respectivamente. En lo referido al servicio estándar vinculado a la granel líquida y de pasajeros, estos no presentaron ningún movimiento en el periodo en mención.

En cuanto a las tarifas de los servicios regulados, estas experimentaron, en su mayoría, incrementos interanuales superiores al 5% en el 2021, explicados por el ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. En esa misma línea, el Concesionario presentó cambios similares en los precios de algunos servicios especiales respecto a los observados en los servicios estándar.

De otro lado, durante el año 2021 estuvieron vigentes seis contratos de acceso para los servicios de practica y remolcaje, siendo todos contratos renovados. Los contratos de acceso fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practica el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolcaje fue de USD 0,0.

Las inversiones realizadas por el Concesionario durante el año 2021 alcanzaron la suma de USD 3,7 millones (incluido IGV), acumulando una inversión de USD 182,0 millones (incluido IGV), lo que representa un nivel de avance del 73,0% del compromiso de inversión. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 3,3 millones que corresponden a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y al Regulador por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente. Este aporte fue 84,3% mayor al recibido por el Estado en el año 2020.

En el 2021, se produjeron diez accidentes en la concesión, lo cual tuvo como resultado el mismo número de personas heridas; no habiéndose registrado ningún fallecido producto de dichos accidentes. Por su parte, en el mismo año no se registraron reclamos o penalidades contra el Concesionario, pero sí se le aplicó una sanción por el incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad.

Finalmente, el estado de resultados muestra un incremento de: los ingresos por servicios portuarios (49,7%) y los costos en la prestación de los servicios portuarios (50,1%), y una caída en los gastos administrativos (-36,6%), reduciendo las pérdidas operativas y netas observadas el ejercicio 2020.



En cuanto a los activos, estos se redujeron en 4,7%, producto tanto de la caída del activo corriente (debida principalmente a una disminución de del *efectivo y equivalentes de efectivo*), como de la caída del activo no corriente (causada por una disminución de la cuenta *activos intangibles*). En lo que respecta al pasivo total de la empresa, este registró una disminución interanual del 4,7%, explicada tanto por la caída del pasivo corriente (debido a la disminución en las *cuentas por pagar comerciales*), como por una disminución del pasivo no corriente (como consecuencia de una disminución de la cuenta *Instrumento financiero derivado*). Finalmente, los ratios financieros han mostrado, en términos generales, una mejora en los ratios de rentabilidad, una estabilidad en el nivel de solvencia y una mayor liquidez en el ejercicio 2021.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. Al terminar el año 2021, el accionariado del Terminal Paracas estaba compuesto por: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%).
2. Servinoga S.L. pertenece al Grupo Nogar que es un Holding empresarial compuesto por 11 compañías, con más de 50 años de experiencia en comercio marítimo, operación portuaria y logística, el cual opera 7 terminales en España y Portugal. Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. tiene sus principales negocios concentrados en infraestructura, concesión de autopistas, terminales portuarios, administración de parques nacionales, producción de energía renovable y fondos de inversión. Por su parte, Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. desarrolla sus actividades en los sectores de infraestructura portuaria, aeroportuaria y obras industriales<sup>1</sup>.
3. Es importante indicar que la Concesión inició con la siguiente composición accionarial: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%) y Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%).

### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

#### Compromisos de inversión

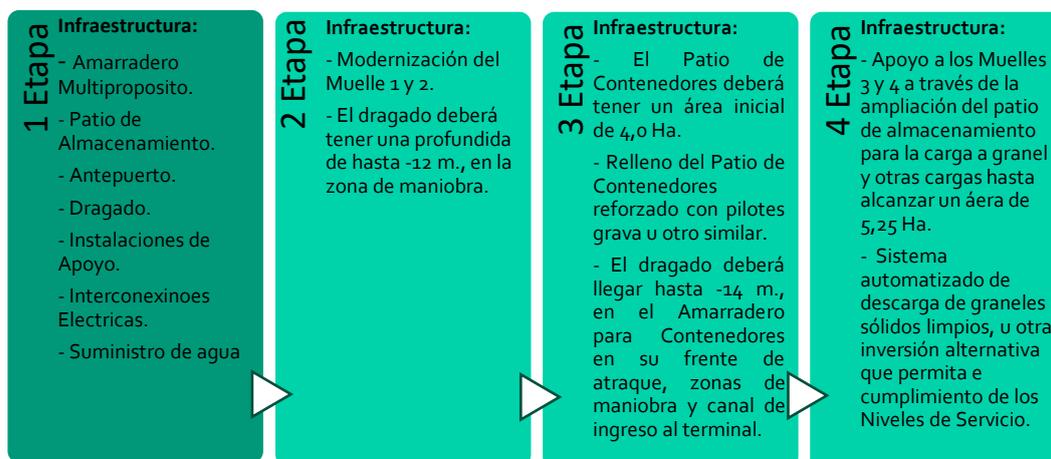
6. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, cuyo detalle se muestra en la Ilustración N° 1.
7. Las obras comprendidas en la Etapa 1, son denominadas obras iniciales y deben ejecutarse en un plazo máximo de 18 meses a partir de la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

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

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



## ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Régimen tarifario

9. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de explotar el TPGSM bajo la modalidad de mono-operador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, quedando exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de Ositrán (en adelante, REMA).
10. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas, cada año, utilizando el esquema regulatorio conocido como *RPI-X*. Durante los cinco primeros años el factor X será cero; a partir de esta fecha Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
11. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar y por la prestación de los Servicios Especiales un precio o una tarifa, según corresponda.

### Pagos al estado

12. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TPGSM. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.
13. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>3</sup>.

### Modificaciones al Contrato de Concesión

14. El 12 de diciembre de 2016 se suscribió la primera adenda para la modificación del Contrato de Concesión a solicitud de los acreedores permitidos vinculados al cierre financiero del referido contrato. Las modificaciones están relacionadas con: la definición de Agente

<sup>3</sup> Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.



Administrativo y De Garantías la, el adelanto de obras en función de la demanda, el procedimiento de revisión de tarifas, entre otras. En particular, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25, 9.2.1.1, 9.3.3.1, 12.4, 14.1.3(o), 14.3.1.3, 14.3.3, 14.3.5, 14.11 y 17.13; y se incorporaron las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y Anexo 11-A.

### I.3. Área de influencia

15. En general, un área de influencia es aquella área en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPGSM ubicado en la localidad Punta Pejerrey, en el distrito de Paracas, provincia de Pisco, el área de influencia comprende los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac<sup>4</sup>.

#### 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.

<sup>4</sup> Actualización del Plan Maestro Portuario General San Martín al año 2018, publicado por la APN. Disponible en: <https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2020/10/Plan-Maestro-Portuario-TP-GENERAL-SAN-MARTIN.pdf> (último acceso: 21 de junio de 2021)



#### I.4. Principales activos de la Concesión

16. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*<sup>5</sup>, el Concesionario inició operaciones con la infraestructura heredada de ENAPU. Esta correspondió, entre otras, a:
- Un muelle con cuatro amarraderos de 175 metros cada uno, de los cuales el amarradero 3 y 4 se encuentran en mal estado.
  - Calado de los amarrados 1 y 2 corresponde a 10,5 y 10,0 metros.
  - Dos almacenes de 3 174 m<sup>2</sup> cada uno, en mal estado.
  - Diez zonas de almacenamiento de 73 897 m<sup>2</sup> en total, de las cuales ocho se encuentran en mal estado.
17. Sin embargo, como producto de las inversiones que viene realizando el Concesionario en el TPGSM, al 2021 dicho terminal cuenta con los siguientes activos:
- Amarraderos 3 y 4 con una longitud mínima de 350 metros.
  - 0,46 hectáreas de pavimento aledaño.
  - Dragado a -14 metros.
  - Patio de Almacenamiento de Contenedores (4 Hectáreas).
  - Plataforma de contenedores refrigerados.
  - Remodelación de Edificios Administrativos, Aduanas y de Entidades Públicas.
  - Obras de Electrificación, Interconexión Eléctrica a Sistema Interconectado Nacional.
  - Antepuerto de 1 hectárea.
  - 2 grúas móvil Liebherr LHM 550.
  - 6 grabs de 45 m<sup>3</sup>, 28m<sup>3</sup> y 25m<sup>3</sup>.
  - 1 tolva ecológica.
  - Edificio de Generadores Diesel (Casa de Fuerza).
  - 1 almacén de graneles.
  - 5 tolvas graneleras.
  - 1 balanza para el pesaje de Camiones.

#### I.5. Hechos de importancia

##### Recepción de las obras

12. Durante el año 2021, la APN recibió obras correspondientes a distintas etapas del proyecto, como el Dragado de las etapas 2 y 3 que representó la totalidad de los trabajos comprendidos en las obras iniciales en función a la demanda de las etapas 1, 2, 3 y 4 del Terminal Portuario General San Martín, con acta de recepción suscrita el 6 de marzo entre la APN y el concesionario, luego de producirse el informe favorable del Ositrán como ente supervisor<sup>6</sup>.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

13. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada; con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Fuente: APN  
<https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/345628-autoridad-portuaria-nacional-recibio-obras-de-las-etapas-2-y-3-del-terminal-portuario-general-san-martin>



## II.1. Servicios estándar

14. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite e incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprende en el caso de embarque, desde que ingresa la carga al terminal hasta que la nave en que se embarque sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia de la carga en el terminal hasta cuarenta y ocho (48) horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar.
15. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

### a) Servicios estándar en función a la nave:

16. El Servicio Estándar en función a la nave comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque.

### b) Servicios estándar en función a la carga:

17. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.
18. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.
19. En el caso que la operación de Transbordo se realice íntegramente en el TPGSM, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

### c) Servicio estándar en función al pasajero:

20. El Servicio Estándar comprende el embarque/desembarque de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la nave hasta la salida del terminal y viceversa. Asimismo, incluye el servicio de control de *boarding pass*, control de equipaje (no incluye los controles aduaneros) y servicio de atención médica y/o emergencia durante 24 horas al pasajero en caso de que sea necesario. En cuanto a la tarifa esta será cobrada a la agencia marítima.

## II.2. Servicios especiales

21. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda. Es importante precisar que el Concesionario está facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que los soliciten y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios estándar.
22. Para ello, el Ositrán podrá solicitar a Indecopi la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando. El Indecopi tendrá un plazo de setenta días calendario para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la solicitud respectiva. Si Indecopi concluye que dicho Servicio



no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.

### **II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso**

23. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono-operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
24. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

## **III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS**

25. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal General San Martín durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán<sup>7</sup>.
26. En el año 2021, el tráfico total de carga fue de 2,2 millones de toneladas, superior en 41,6% a lo registrado en el año 2020 (1,5 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, durante el 2019 se registraron un 37,1% menos que el año 2021, lo que implica que los niveles anteriores a la crisis del Covid-19 (1,6 millones de toneladas) han sido ya superados.

### **III.1. Principales clientes**

27. En cuanto a los servicios que presta el Concesionario, estos se dirigen a dos tipos de usuarios: líneas navieras y consignatarios de la carga, por lo que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por movilizar en mayor proporción carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalcan en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp* y los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre la línea naviera a contratar o sobre en qué terminal realizar la descarga o embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.

### **III.2. Tráfico de servicios**

#### **a) Servicio estándar a la nave**

28. Durante el 2021, fueron atendidas 167 naves en el Terminal Paracas, lo que representó un aumento del 12,8% en términos interanuales (148 naves el año 2020). Este comportamiento de la atención de las naves puede explicarse por la normalización de las actividades, luego de la paralización de la economía que se vivió en parte del año 2020 como consecuencia de las medidas tomadas por los gobiernos de los distintos países con el fin de frenar la propagación del COVID-19, lo cual afectó las operaciones de algunos de los clientes del Concesionario (en el año 2019 fueron atendidas 160 naves).

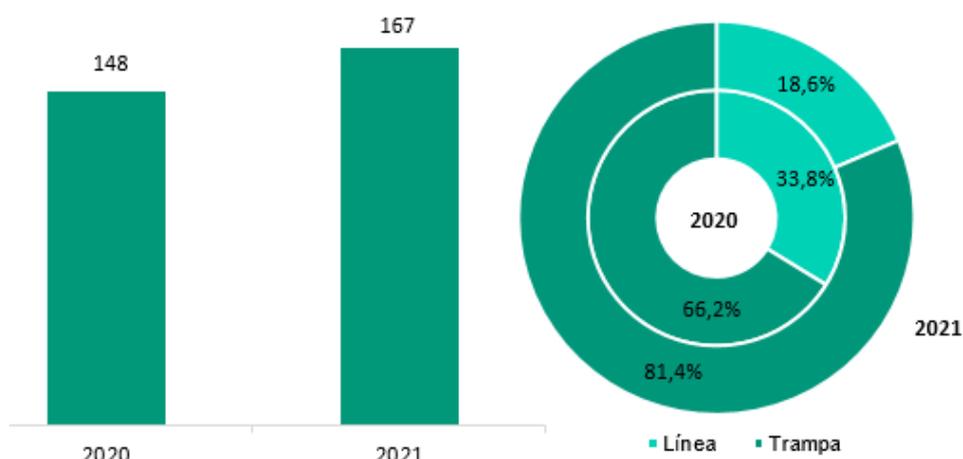
---

<sup>7</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



29. Las líneas navieras que atracan en el terminal pueden clasificarse según el tipo de servicio en línea o *tramp*<sup>8</sup>. La primera de ellas se encuentra asociada a naves que van a embarcar carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2021, este tipo de naves representaron el 18,6% del total de naves que atracaron en el TPGSM, dentro de la cual las naves portacontenedores representaron el 100%. El resto de las naves, 81,4%, correspondió a naves del tipo de servicio *tramp*.

**GRÁFICO N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2020 - 2021**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Otra manera de clasificar las naves es por el tipo de carga que movilizan. Al respecto, las principales naves que atiende TPGSM son graneleros, de carga general y portacontenedores. En el año 2021, estos tres tipos de naves tuvieron una participación conjunta del 88,0% (89,3% en el 2020), donde los graneleros tuvieron la mayor participación (45,5%), seguidos de los de carga general (22,2%) y las naves de los contenedores (20,4%). Es importante precisar que el tráfico de naves de tipo carga general presentó un incremento anual de 60,9% en el año 2021, pasando de 23 a 37 naves, mientras que no se atendió a las naves de pasajeros en este año. Finalmente, el 12% restante fueron naves diversas como *reefers*, tanqueros, pesqueros, barcazas, entre otros.
31. En cuanto a la capacidad de las naves<sup>9</sup>, se observó que al igual que el año anterior, el mayor número de naves que atracan en el TPGSM tienen una capacidad mayor a 20 000 UAB; en particular, en el 2021, aproximadamente el 66,1% de las naves estuvieron en dicho rango.

#### **b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos**

32. Durante el año 2021, el Concesionario movilizó 3,9 miles de TEU<sup>10</sup> correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó una caída de 22,0% respecto al año anterior. Este servicio presenta como principal operación el embarque de contenedores, donde los contenedores de 40 pies tuvieron una participación de 94,9%.

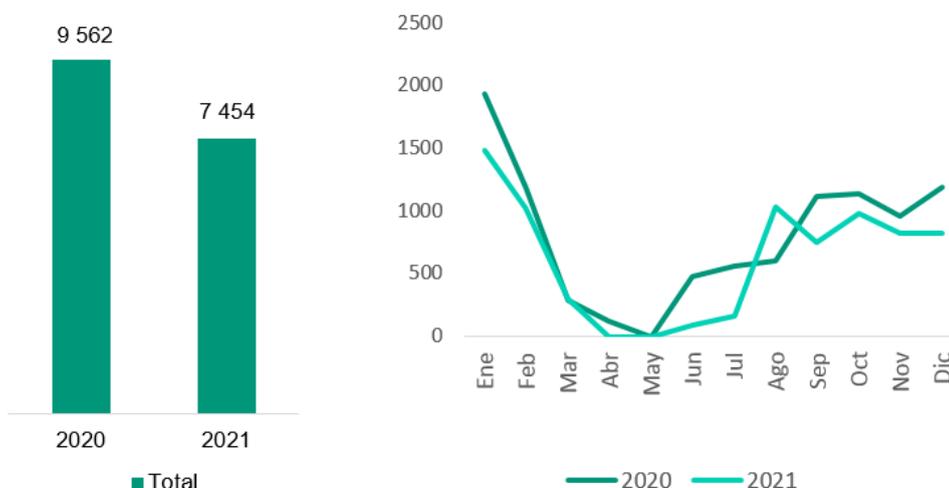
<sup>8</sup> El servicio de línea o regular se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Esta modalidad es adecuada para la carga general y contenerizada. Mientras que, el servicio *tramp* o irregular se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente para efectuar uno o vanos viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. Esta modalidad tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición a la modalidad de línea. Es la modalidad usual para el transporte de mercadería a granel. Tomado de la propuesta tarifaria de TISUR para el periodo 2019-2024.

<sup>9</sup> Medidos en unidades de arqueo bruto (UAB).

<sup>10</sup> TEU (por sus siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*), significa Unidad Equivalente a Veinte Pies).



**GRÁFICO N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2020 - 2021**  
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

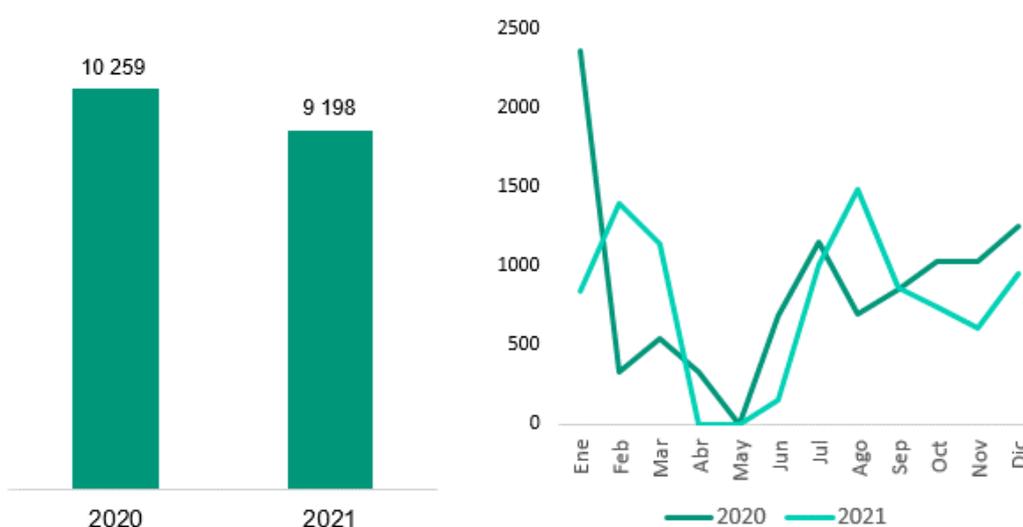
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. A frecuencia mensual se observa que, al igual que en el año 2020, las operaciones de contenedores llenos se redujeron considerablemente durante los meses de febrero, marzo, abril y mayo de 2021; recién observándose en agosto una recuperación en este tipo de operaciones.

#### c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

34. En cuanto a los contenedores vacíos, durante el año 2021 el TPGSM movilizó 9,2 miles de TEU, lo cual representó una caída del 10,3% con relación a lo movilizado el año 2020. Dicha evolución se da por una menor descarga de contenedores vacíos de 40 pies (esta explica el 66,9% de la caída de contenedores vacíos), lo cual está directamente relacionado con los tipos de contenedores que se utilizan para el embarque de mercancías, que tal como se ha visto la subsección anterior, en su mayoría, son los contenedores de 40 pies<sup>11</sup>.

**GRÁFICO N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2020 - 2021**  
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

<sup>11</sup> En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado en contenedores de 40 pies durante el 2021, surge la necesidad de demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

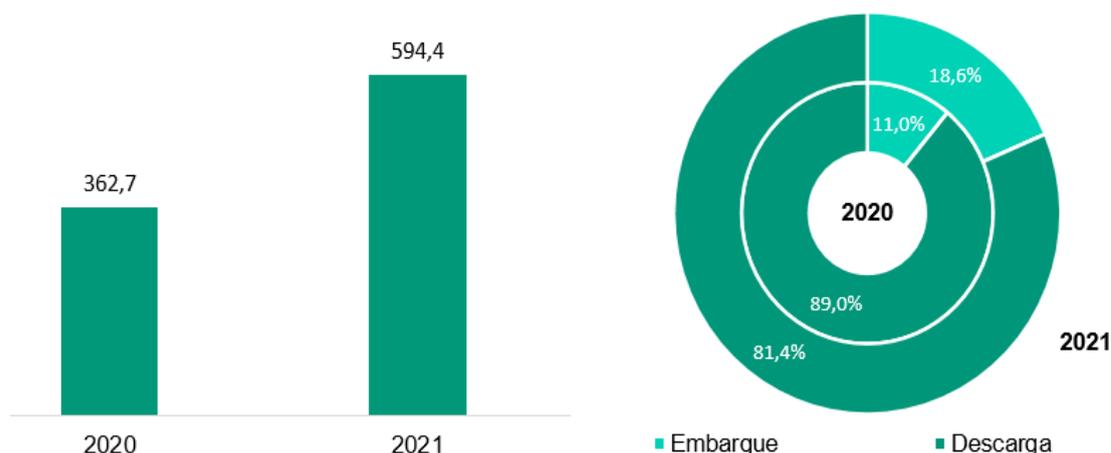


35. En términos de frecuencia mensual del tráfico, se observa que, al igual que en el año 2020, las operaciones de contenedores vacíos se redujeron considerablemente en el transcurso del primer semestre del año, iniciándose una recuperación a partir del mes de julio de 2021 (junio en el caso de 2020).

#### d) Servicio estándar de carga fraccionada

36. Durante el 2021 el Terminal Paracas movilizó 594,4 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, lo cual representó un incremento de 63,9% con relación al tráfico de carga fraccionada movilizada durante el año 2020 (362,7 miles de toneladas). En particular, las operaciones de descarga se incrementaron en 50,0% con relación al año 2020, mientras que las de embarque en 176,1%.
37. De otro lado, la principal operación que se ha realizado en este tipo de carga es la de descarga (vinculada al régimen de importación), que en el año 2021 alcanzó una participación de 81,4%. Asimismo, debe precisarse que en el año 2021 no se realizaron operaciones de cabotaje en el TPGSM.

**GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2020 - 2021 (Toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

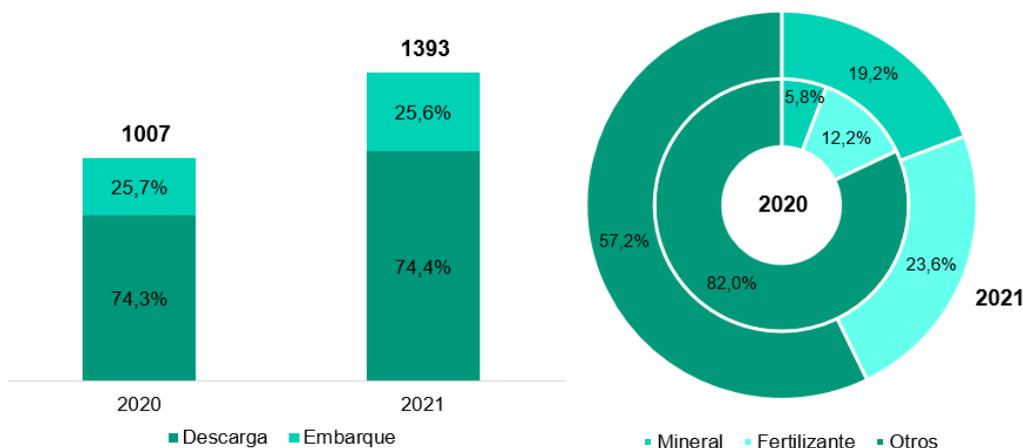
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### e) Servicio estándar de carga sólida a granel

38. Durante el año 2021, el tráfico de carga sólida a granel se incrementó en 39,9% respecto al año 2020, movilizándolo 401,2 miles de toneladas adicionales en el referido año. Esto se explica, principalmente, por el incremento en 38,5% en la descarga de este tipo de carga; al pasar de 747,3 miles de toneladas en el 2020 a 1,03 millones de toneladas en el año 2021, lo que representa el 71,8% de la variación observada.
39. En cuanto a las participaciones por tipo de operación, el movimiento de la carga sólida a granel en el TPGSM se caracteriza por estar concentrada en la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, en el año 2021 esta operación representó el 74,4% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año, porcentaje casi idéntico al alcanzado en el 2020 (74,3%).



**GRÁFICO N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2020 - 2021 (Toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

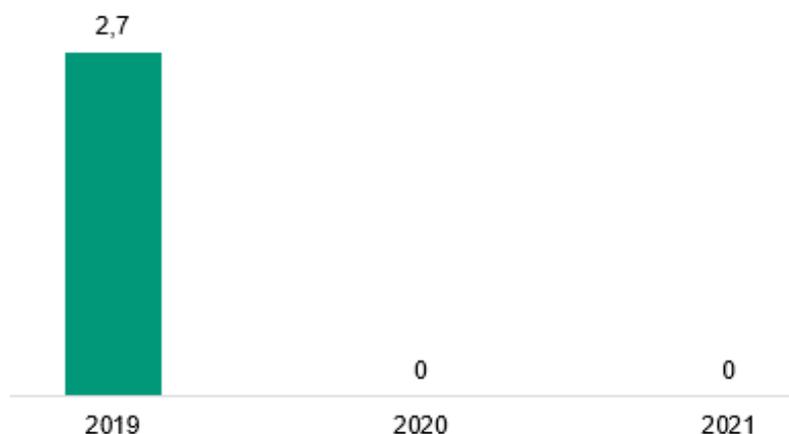
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Finalmente, respecto al tipo de producto movilizado, se observa que, entre los años 2020 y 2021, la participación de carga de fertilizantes se ha casi duplicado, mientras que la de minerales se ha incrementado más de tres veces respecto a la carga sólida total.

**f) Servicio estándar de carga líquida a granel**

41. En el año 2021, el TPGSM no transportó carga líquida a granel. Es importante mencionar que desde el año 2018 el transporte de este tipo de carga mostró una tendencia decreciente pasando de 4,4 miles de toneladas en el año 2018 a 2,7 miles de toneladas en el 2019, para finalmente no registrarse operaciones desde el año 2020.

**GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga líquida a granel, 2019 - 2021 (Toneladas)**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**g) Servicio estándar de carga rodante**

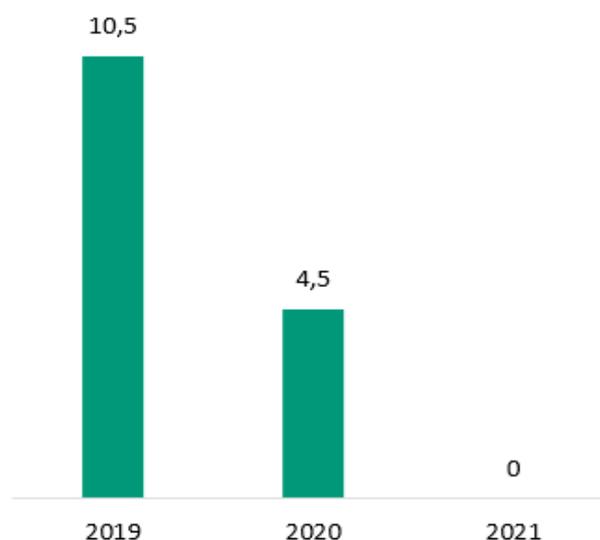
42. En el año 2021, al igual que en los años anteriores, en el TPGSM no se movilizó carga del tipo rodante. Cabe mencionar que solamente en junio del año 2015 se movilizó este tipo de carga en el terminal.



#### h) Servicio estándar de pasajeros

43. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, la tendencia a la baja se ha mantenido, desde que, luego de reducirse -57,3% en el año 2020 (pasando de 10,5 miles de pasajeros en el 2019 a 4,5 miles de pasajeros), durante 2021 no se ha presentado este servicio.

**GRÁFICO N° 7: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2021**  
(Miles de pasajeros)



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

## IV. TARIFAS Y PRECIOS

### IV.1. Tarifas

44. Los servicios regulados con tarifas están directamente relacionados a los Servicios Estándar y de manera excepcional a los Servicio Especiales. La Tarifa de los Servicios Estándar al inicio de operación del TPGSM fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. De otro lado, la Tarifa de los Servicios Especiales son resultado del proceso de Fijación de Tarifas de competencia del Ositrán previa opinión del Indecopi sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.
45. Para ambos casos, de acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio RPI – X.
46. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por Ositrán y será revisado cada cinco años.
47. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por Ositrán para dicho quinquenio. Para los primeros años contados desde el inicio de la Explotación de la Concesión hasta el quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.



48. Por lo señalado, para el año 2021 correspondió actualizar las tarifas de los servicios regulados solamente en función a la inflación de los EE. UU. Así, y tal como se desprende del Cuadro N° 1, los ajustes en las tarifas del 2020 se encontraron entre el 5,31% y 5,37% respecto al año previo. Cabe resaltar que el incremento acumulado de las tarifas, desde el 2014 al 2021, alcanzó en promedio el 14,5%.

**CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2020 - 2021**  
(En dólares, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2014	A partir de:	
			21/08/2020	21/08/2021
<b>Servicio Estándar a la nave</b>				
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,54	0,584	0,615
<b>Servicio Estándar de Contenedores</b>				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	94,25	102,51	108,00
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	107,18	116,57	122,82
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	85,68	93,19	98,19
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	97,44	105,98	111,67
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	85,68	93,19	98,19
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	97,44	105,98	111,67
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	65,97	71,75	75,60
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	75,03	81,61	85,98
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	59,97	65,2	68,7
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,21	74,19	78,17
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor		119,84	126,27
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor		108,95	114,79
<b>Servicio Estándar a la carga no contenedorizada</b>				
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	6,99	7,60	8,01
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	18	19,57	20,62
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,91	5,34	5,63
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1	1,08	1,14
<b>Servicio Estándar para pasajeros</b>				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6	6,52	6,87

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. De otro lado, cabe mencionar que el servicio de uso de alquiler de amarradero es el servicio que ha venido presentando en cada ajuste anual el menor incremento. Así, para el año 2021 su incremento alcanzó el 5,31 % y el incremento acumulado fue de 13,89%.
50. Es importante acotar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.

## IV.2. Precios

51. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y el Concesionario está facultado a cobrar un precio por ello. Sin embargo, el Regulador podrá solicitar al Indecopi la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Indecopi concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones



de competencia, entonces, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.

52. En el Cuadro N° 2 se muestra el precio de los servicios no regulados en función a la nave. Como se aprecia, los precios se han incrementado en todos los servicios, en niveles que varían entre los 5,15%<sup>12</sup> y 5,36%.

**CUADRO N° 2: Precio de servicios a la nave, 2020 - 2021  
(En Soles, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/08/2020	21/08/2021
<b>Escotillas o tapas de bodegas</b>			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	152,25	160,41
<b>Re-estiba de contenedores</b>			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	116,47	122,71
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	132,47	139,57
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	174,7	184,07
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	198,71	209,37
<b>Re-estiba carga fraccionada</b>			
Re-estiba vía nave	Tonelada	10,74	11,31
Re-estiba vía muelle	Tonelada	16,14	17
<b>Re-estiba carga rodante</b>			
Re-estiba vía nave	Tonelada	22,64	23,85
Re-estiba vía muelle	Tonelada	33,96	35,78
<b>Re-estiba carga solida a granel</b>			
Re-estiba vía nave	Tonelada	5,28	5,56
Re-estiba vía muelle	Tonelada	7,92	8,34
<b>Servicio especiales de contenedores</b>			
Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente o sobrepeso	or contenedor/operador	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión power pack (clip - on o Gen set)	or contenedor/operador	27,17	28,62
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	or contenedor/operador	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	or contenedor/operador	10,88	11,44
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	enedor/día o	76,13	80,21
<b>Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos</b>			
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	TEU/día o fracción	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	TEU/día o fracción	8,69	9,15
Días: 9 - 15 (día o fracción)	TEU/día o fracción	10,87	11,45
Días: 16 en adelante (día o fracción)	TEU/día o fracción	16,3	17,17
<b>Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo</b>			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	or TEU/periodo	8,69	9,15
Días: 11 en adelante (día o fracción)	TEU/día o fracción	16,3	17,17
<b>Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo</b>			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	TEU/día o fracción	8,69	9,15
Días: 11 en adelante (día o fracción)	TEU/día o fracción	16,3	17,17

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Por otra parte, en el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de los precios a los servicios especiales en función a la carga, apreciándose que la mayoría de estos se han

<sup>12</sup> Para el servicio de *conexión/desconexión contenedores reefers a bordo*.



incrementado en niveles que oscilan entre los 5,00% y 5,36% interanuales a partir de agosto de 2020.

54. Otros servicios como los de *Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos Importación/exportación llenos. Día: 3 – 6* y *Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante* mostraron variaciones del 0,0% y 3,23%, respectivamente. Cabe indicar que estos servicios han presentado un incremento por primera vez en el 2021, pudiendo explicarse por una mayor presión competitiva en la prestación de este servicio, toda vez que, a diferencia de la carga en contenedores, el poder de decisión por parte de los consignatarios de la carga que embarcan/descargan carga sólida a granel es mayor. Para este tipo de productos el consignatario contrata el transporte bajo la modalidad *tramp* por lo que puede decidir en qué terminal recalca la nave.

### CUADRO N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2020 - 2021 (En Soles, sin IGV)

Servicios	Unidad	Monto sin IGV	
		A partir de 21/08/2020	21/08/2021
<b>Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores</b>			
Importación/exportación llenos 48 horas	TEU/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	TEU/Día o fracción	21,74	22,90
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	32,60	34,34
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	45,66	48,10
<b>Movimiento extra de contenedores en patio</b>			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	81,56	85,93
<b>Servicio de manipuleo de carga</b>			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	184,88	194,79
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	239,25	252,08
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta congelada	Contenedor	423,37	446,08
<b>Contenedor reefer</b>			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	76,13	80,21
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	27,17	28,62
<b>Pesaje extraordinario</b>			
De contenedores	Contenedor / operación	21,74	22,90
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,43	5,72
<b>Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal</b>			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	130,48	137,48
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	195,76	206,26
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	108,76	114,59
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	130,49	137,49
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	19,56	20,60
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	27,17	28,62
<b>Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada</b>			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,08	1,13
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,61	1,69
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,16	2,27
Movimientos extras	Tonelada o m3	8,13	8,56
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,43	5,72
<b>Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos</b>			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,21
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,31	0,32
<b>Servicios especiales carga rodante</b>			
Uso aérea - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	27,17	28,62
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,86	11,44
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	8,13	8,56
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	27,17	28,62

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### IV.3. Cargos de acceso

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

**CUADRO N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2020 - 2021**  
(En dólares, sin IGV)

Servicio	2021		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:		
<b>Practicaje</b>				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/04/2021	31/03/2022	Adenda N°1	0,00
Prácticos Marítimos S.A.- PRAMAR S.A.C.	24/11/2020	23/11/2021	Adenda N°6	0,00
Pilotos del Sur South Pilots S.A.	28/01/2021	27/01/2022	Adenda N°1	0,00
<b>Remolcaje</b>				
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC.	01/01/2021	31/12/2021	Adenda N° 5	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	01/01/2021	31/12/2021	Adenda N° 6	112,55
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	01/01/2021	31/12/2021	Adenda N° 1	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Durante el año 2021, el servicio de practicaje fue prestado por tres empresas: TRAMARSA, PRAMAR y Pilotos del Sur South Pilots S.A.; mientras que, el servicio de remolcaje fue brindado por Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A. y Empresas Marítimas del Perú.<sup>13</sup>
57. El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

58. Como se ha mencionado, en el contrato de concesión del TPGSM las inversiones en infraestructura se han dividido en cuatro etapas, la primera señalada como Obras iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:
- Construcción y modernización de los Amarraderos 3 y 4.
  - Relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, será reforzado con pilotes de grava y otra alternativa técnica.
  - Construcción del área del antepuerto que garantice, mínimo de 1 Ha.
  - Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad de menos doce (-12) metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de ingreso.
  - La remodelación del edificio administrativo y las instalaciones par al Aduana /SUNAT y otros que corresponda.
59. Asimismo, las inversiones también comprenden la adquisición de equipos los cuales están comprendidos en dos fases. La fase preliminar señala que, el concesionario debe como

<sup>13</sup> En el referido año, Prácticos Marítimos S.A.C. y Empresa Marítima del Perú S.A.C. no renovaron sus contratos para brindar el servicio de practicaje y remolcaje, respectivamente.



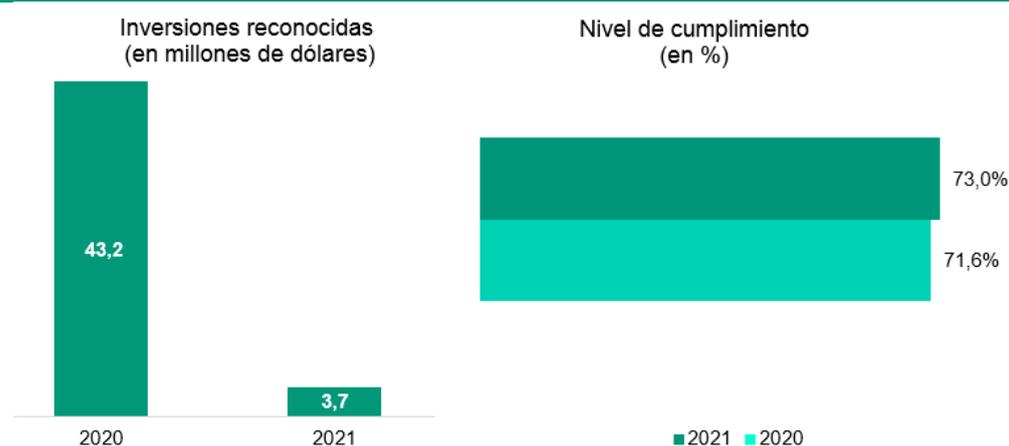
mínimo contar con un tractor de puerto, dos montacargas (uno de 20 toneladas y otro de 40 toneladas) y tres vagonetas de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos grúas móviles sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gráneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.

60. De acuerdo con el contrato de concesión, el monto de inversión referencial de la Etapa 1 asciende a USD 53 051 061 (en valores corrientes sin IGV).
61. Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda.
  - a. Etapa 2:
    - Se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas por año. Cabe notar que, al cierre de 2020, el total de carga atendida en el TPGSM ascendió a 1 525 332 toneladas.
    - Las inversiones a realizar en esta etapa consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá tener una longitud de 350 metros y ancho de 36 metros, con capacidad para soportar grúas pórticos preparadas para 14 metros de dragado y, (ii) trabajos de dragado para llegar a una profundización de hasta 12 metros, como mínimo, en la zona de maniobra.
    - En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con una grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro.
    - El monto de inversión referencial asciende a USD 28 858 365 (en valores corrientes sin IGV).
  - b. Etapa 3:
    - Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 60 000 TEU anuales. Al respecto, durante el año 2020 en el TPGM se movilizaron 21 049 TEU.
    - Las inversiones están comprendidas en mejoras del amarradero para contenedores, tales como que el patio de contenedores deberá tener un área inicial de 4,0 Ha., cuyo relleno deberá estar reforzado con pilotes de grava o similar.
    - En cuanto a la inversión en el equipamiento, se debe contar con una grúa pórtico, dos grúas RTG, dos *Reach-Stacker* con capacidad de elevar contenedores de 45 toneladas en pilas de 5 en la primera fila, tres chasis de contenedores de 45 pies y un elevador de contenedores para vacíos para aplicar como mínimo 5 niveles de altura.
    - El monto de inversión referencial asciende a USD 37 877 551 (en valores corrientes sin IGV).
  - c. Etapa 4:
    - Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 225 000 toneladas por año de granos limpios.
    - La inversión en obras comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5,25 Ha.
    - En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con un sistema automatizado de descarga de gráneles sólidos limpios (absorbente, faja transportadora y silo) u otra inversión alternativa que permita el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad exigidos para esta etapa.
    - El monto de inversión referencial asciende a USD 11 332 307 (en valores corrientes sin IGV).



62. Desde el 28 de marzo de 2018<sup>14</sup> se vienen ejecutando las obras correspondientes al equipamiento portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, las obras civiles de las Etapas 1, 2, 3 y 4, así como la construcción de áreas de almacenamiento como parte de la Inversión Complementaria.
63. En enero del año 2020 se terminaron de recibir las obras correspondientes a la Etapa 1. Entre los equipos adquiridos por el Concesionario en esta etapa se encuentran: dos grúas móviles Liebherr, seis cucharas para graneles, una tolva ecológica, entre otros.
64. Asimismo, en setiembre de 2020 se recibieron las obras de inversión "Pavimentos Obligatorios" de la Etapa 3. Finalmente, en el último trimestre del año se recibieron obras correspondientes a las Etapa 2: "Muelle N° 2" y "Muelle N°1, Pavimento I.C..4B". En cuanto a las obras complementarias fueron culminadas las siguientes: Reubicación de las Torres de Enfilamiento del Terminal, Nuevo acceso al TPGSM y Balanzas, Balanza para el pesaje de Camiones y Bitas de tierra Sur y Norte.
65. En cuanto al año 2021, se recibieron las siguiente obras:
- Obras para las inversiones de las Etapas 1 y 2 y del adelanto de inversiones de las Etapas 3 y 4, Equipamiento de la fase Límite de la Etapa 1 y las Inversiones Complementarias, mediante Acta de Recepción del 06 de marzo de 2021.
  - En el caso de las inversiones complementarias, durante el 2021 se ejecutaron las siguientes: "IC N°31 - Sistema de Redes, Comunicaciones, Seguridad y Otros", "IC N°42 - Dos Nuevas Balanzas en el Ingreso del TPGSM", "IC N°43 - Boyas de Señalización del canal de ingreso al TPGSM" y la "IC N°44 - Cerco Perimétrico Norte" e "IC N°46 - Equipamiento para Compensación de Energía Reactiva".
66. De esta forma, a diciembre de 2021, las inversiones acumuladas ascienden a USD 182,0 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 73,0% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones)<sup>15</sup>. En particular, durante el año 2021 se registraron inversiones por un monto igual a USD 3,7 millones (incluido IGV), equivalente al 1,5% de la inversión total comprometida.

**GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2021**  
(Miles de USD, con IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

<sup>15</sup> El monto de la inversión comprometida del Terminal Portuario Pisco comprende el importe referencial de las Etapas 1 a 4 referido en la Cláusula 1.29.69 del C.C. (USD 154 720 755,13 con IGV) y el importe de las Inversiones Complementarias establecido en el Anexo 9 de la Propuesta económica del Concesionario (USD 94 400 199,42 con IGV).



## V.2. Pagos al Estado

67. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del TPGSM. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
68. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación.

**CUADRO N° 5: Pagos al Estado, 2020 - 2021**  
(En miles de soles)

Concepto	2020	2021
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1 348,4	2 463,0
Ositrán	434,6	823,3
<b>Total</b>	<b>1 783,0</b>	<b>3 286,3</b>

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

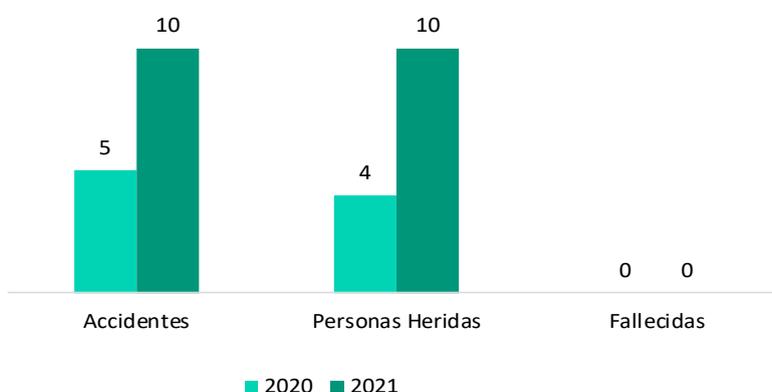
69. El pago realizado por ambos conceptos en el 2021 alcanzó los S/. 3,3 millones, monto 84,3% por encima al pagado el año 2020. Es importante precisar que la retribución a la APN representó el 74,9% de los pagos al estado realizados por el Concesionario.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Accidentes

70. Durante 2021 se presentaron diez accidentes en el TPGSM, lo que implica un crecimiento del 100% al registrado en el 2020 (cinco). Estos accidentes tuvieron como consecuencia que diez personas resultaran heridas (en su mayor parte causando traumatismos y contusiones), sin ninguna muerte, y sin generarse daños materiales. Cabe mencionar que al no haber ningún accidente con fatalidad se puede concluir que la totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.

**GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2021**



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



## VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

71. Durante el año 2021 se presentaron 4 reclamos contra el Concesionario, dos correspondientes a asuntos de Facturación y cobro, y dos relacionados a Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios. Así mismo, se le aplicó una sanción por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM. En el Cuadro N° 6 se presenta el detalle de la sanción impuesta en última instancia, donde se observa que los montos es de 0,63 UIT. Finalmente, no se le aplicaron penalidades durante el mencionado año.

**CUADRO N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2021**

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta
1	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al Décimo Trimestre (diciembre de 2016 a febrero de 2017).	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	0,63 UIT

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII. ESTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

72. Durante el ejercicio del año 2021, el Terminal Paracas registró ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 20,4 millones, lo cual representó un incremento de 49,7% respecto al año anterior, explicado principalmente por un aumento de los ingresos por carga sólida, fraccionada y líquida, que aumentaron en 5,4 millones (+54,2%).
73. De otro lado, en dicho año, el Concesionario recibió ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 1,3 millones, lo cual implicó una caída de USD 29,5 millones (-95,7%). Sin embargo, estos ingresos corresponden exactamente al costo por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio. Cabe mencionar que los ingresos por el servicio de construcción se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible, debiendo señalarse que este tipo de ingresos surgen a partir del inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas, la cual se inició en marzo de 2018.
74. En cuanto a los costos del servicio portuario, estos ascendieron a USD 15,4 millones en el ejercicio 2021, representando un incremento de USD 5,2 millones (50,1%) respecto al ejercicio 2020. Como resultado de los ingresos y costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2021, la utilidad bruta ascendió a USD 4,9 millones, representando un crecimiento de USD 1,6 millones (48,5%) respecto al ejercicio 2020.
75. Respecto a los gastos de administración, en el ejercicio 2021 estos resultaron ser de USD 5,9 millones, lo que representó una caída de USD 3,4 millones (-36,6%), mientras que los gastos de venta ascendieron a USD 211 mil, cayendo en USD 332 mil (-61,1%). Estos resultados generaron una pérdida operativa de USD 1,1 millones, representando una reducción en las pérdidas de USD 5,4 millones respecto a la del ejercicio 2020.



### CUADRO N° 7: Estado de resultados integrales (en miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos por servicios portuarios	20 430	13 646	100,0%	100,0%	49,7%	6 784
Ingresos por servicios de construcción	1 327	30 806	-	-	-95,7%	(29 479)
Costo por servicios portuarios	(15 445)	(10 288)	-75,6%	-75,4%	50,1%	(5 157)
Costo por servicios de construcción	(1 327)	(30 806)	-	-	-95,7%	29 479
<b>Utilidad bruta</b>	<b>4 985</b>	<b>3 358</b>	<b>24,4%</b>	<b>24,6%</b>	<b>48,5%</b>	<b>1 627</b>
Gastos de administración	(5 901)	(9 311)	-28,9%	-68,2%	-36,6%	3 410
Gastos de ventas	(211)	(543)	-1,0%	-4,0%	-61,1%	332
<b>Utilidad operativa</b>	<b>(1 127)</b>	<b>(6 496)</b>	<b>-5,5%</b>	<b>-47,6%</b>	<b>-82,7%</b>	<b>5 369</b>
Otros ingresos	229	99	1,1%	0,7%	131,3%	130
Otros gastos	(94)	(424)	-0,5%	-3,1%	-77,8%	330
Ingresos financieros	-	587	-	4,3%	-	-
Gastos financieros	(8 639)	(10 726)	-42,3%	-78,6%	-19,5%	2 087
Diferencia por conversión	232	(860)	1%	-6%	-127,0%	1 092
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(9 399)</b>	<b>(17 820)</b>	<b>-46,0%</b>	<b>-130,6%</b>	<b>-47,3%</b>	<b>8 421</b>
Impuesto a la renta	1 758	4 055	-	30%	-	-
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>(7 641)</b>	<b>(13 765)</b>	<b>-37%</b>	<b>-101%</b>	<b>-44,5%</b>	<b>6 124</b>
Instrumentos derivados - cobertura de riesgo de tasa	6 427	(5 710)	31%	-42%	-212,6%	12 137
Ajuste en el impuesto a las ganancias	-	(2 460)	-	-18%	-	-
<b>Resultado y otros resultados integrales</b>	<b>(1 214)</b>	<b>(21 935)</b>	<b>-6%</b>	<b>-161%</b>	<b>-94,5%</b>	<b>20 721</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

76. Así mismo, los gastos financieros se redujeron en el ejercicio 2021, ascendiendo a USD 8,6 millones, lo que representa una caída de USD 2,1 millones (19,5%) respecto al ejercicio 2020. Es necesario indicar que en el ejercicio 2021 los gastos financieros se componen en intereses de préstamos (USD 5,6 millones) y la cuenta de pérdida por instrumento financiero derivado (USD 3,0 millones).
77. Considerando los cambios en las cuentas del estado de resultados, en el ejercicio 2021, se obtuvo una pérdida neta de USD 7,6 millones, lo que implica una reducción de la pérdida equivalente a USD 6,1 millones respecto al ejercicio anterior. Finalmente, en el ejercicio 2021 se dio una caída en los resultados de los instrumentos de reserva de cobertura de flujo de efectivo para instrumentos derivados de USD 12,1 millones (-212,6%) respecto al ejercicio 2020, con lo cual la cuenta resultado y otros resultados integrales asciende a un valor negativo de USD 1,2 millones, mostrando una disminución en la pérdida de USD 20,7 millones respecto al ejercicio 2020.
78. Los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 20,4 millones durante el 2021, un 49,7% por encima de lo alcanzado el ejercicio previo, cuando se registraron USD 13,6 millones. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de los ingresos:

### CUADRO N° 8: Ingresos de contratos con clientes (en miles de USD)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
<b>Servicios Portuarios</b>	<b>20 430</b>	<b>13 646</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>49,7%</b>	6 784
Carga sólida, fraccionada y líquida	15 488	10 042	75,8%	73,6%	54,2%	5 446
Servicios especiales en función a la nave y a la carga	3 738	2 708	18,3%	19,8%	38,0%	1 030
Uso de amarradero	791	496	3,9%	3,6%	59,5%	295
Servicios especiales no regulados	413	400	2,0%	2,9%	3,3%	13
Otros	-	-	0,0%	0,0%	-	-
<b>Servicio de Construcción</b>	<b>1 327</b>	<b>30 806</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-95,7%</b>	(29 479)
Desarrollo del proyecto	1 327	30 806	100,0%	100,0%	-95,7%	(29 479)
<b>Total</b>	<b>21 757</b>	<b>44 452</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-51,1%</b>	<b>(22 695)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



79. En el cuadro previo se aprecia que, durante el año 2021, los ingresos portuarios por carga sólida, fraccionada y líquida ascendieron a USD 15,5 millones, lo que significó el 75,8% de los ingresos por Servicios Portuarios y un aumento de USD 1,2 millones (+13,8%) respecto al ejercicio 2020; asimismo, los servicios especiales en función a la nave y a la carga ascendieron a USD 3,7 millones, representando el 18,3% de los ingresos por Servicios Portuarios y un incremento de USD 1,0 millón (+38,0%) respecto al ejercicio 2020. Respecto a los ingresos por los servicios por uso de amarradero, estos crecieron en 59,5% al pasar de USD 496 mil en el año 2020 a USD 791 miles en el año 2021; por otro lado, los ingresos por los servicios especiales no regulados se incrementaron, en conjunto, en USD 13 mil (3,3%).
80. Con relación a los costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2021 estos ascendieron a USD 15,4 millones, significando un incremento de USD 5,2 millones (50,1%) respecto al ejercicio 2020. Dentro de sus principales componentes, se aprecia que las cargas de personal ascendieron a USD 2,0 millones, representando el 13,1% de los costos por servicios portuarios, significando una disminución de USD 2 mil (0,1%) respecto al ejercicio 2020. Por otro lado, la compra de suministros ascendió a USD 1,6 millones, representando el 10,2% de los costos por servicios portuarios, mostrando un incremento de USD 689 mil (78,3%) respecto al ejercicio anterior. Asimismo, los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 1981 mil, representando el 12,8% del costo por servicios portuarios, lo que muestra una disminución de USD 1,1 millones (125,1%) respecto al ejercicio 2020.

**CUADRO N° 9: Costos del Servicio (en miles de USD)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
<b>Costo por servicios portuarios</b>	<b>15 445</b>	<b>10 288</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>50,1%</b>	5 157
Cargas del personal	2 031	2 029	13,1%	19,7%	0,1%	2
Servicios prestados por terceros	1 981	880	12,8%	8,6%	125,1%	1 101
Compra de suministros	1 569	880	10,2%	8,6%	78,3%	689
Amortización	8 147	5 867	52,7%	57,0%	38,9%	2 280
Retribución al Estado Peruano - APN	547	409	3,5%	4,0%	33,7%	138
Aporte por regulación - OSITRAN	277	138	1,8%	1,3%	100,7%	139
Depreciación	90	62	0,6%	0,6%	45,2%	28
Cargas diversas de gestión	465	21	3,0%	0,2%	2114,3%	444
Otros tributos	338	2	2,2%	0,0%	16800,0%	336
<b>Costo por construcción</b>	<b>1 327</b>	<b>30 806</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-95,7%</b>	(29 479)
Desarrollo del proyecto	1 327	30 806	100,0%	100,0%	-95,7%	(29 479)
<b>Total</b>	<b>16 772</b>	<b>41 094</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-59,2%</b>	<b>(24 322)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

81. Las otras partidas que componen el costo de servicios portuarios, como amortización, retribución al Estado Peruano, Aporte por regulación al Ositrán, depreciación, cargas diversas de gestión y otros tributos, en conjunto representan el 63,9% de los costos por servicios portuarios en el 2021, significando un incremento de USD 3,4 millones (+51,8%) respecto al ejercicio 2020.
82. Durante el ejercicio 2021, el gasto de administración ascendió a USD 5,9 millones, lo que significó una caída de USD 3,4 millones (-36,6%) respecto al ejercicio 2020. Dentro de sus principales componentes, se aprecia que los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 2,2 millones, representando el 37,9% de los gastos de administración, lo que significa una disminución de USD 3,6 millones (-61,5%) respecto al ejercicio 2020. Por otro lado, las cargas de personal ascendieron a USD 2,1 millones, representando el 35,2% de los gastos de administración, lo que muestra un crecimiento de USD 324 mil (18,5%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 1,0 millón, representando el 17,0% de los gastos de administración, lo que significa una caída de USD 111 mil (-9,9%) respecto al año 2020.



83. Las otras partidas que componen los gastos de administración, como depreciación, amortización, compra de suministros, tributos y enajenación de activos, en conjunto ascienden a USD 583 mil y representan el 9,9% de los gastos de administración, lo que muestra una caída neta de USD 42 mil (-6,7%) respecto al ejercicio 2020.

**CUADRO N° 10: Gastos de administración (en miles de USD)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicios prestados por terceros	2 238	5 819	37,9%	62,5%	-61,5%	(3 581)
Cargas de personal	2 075	1 751	35,2%	18,8%	18,5%	324
Cargas diversas de gestión	1 005	1 116	17,0%	12,0%	-9,9%	(111)
Depreciación	260	286	4,4%	3,1%	-9,1%	(26)
Amortización	118	130	2,0%	1,4%	-9,2%	(12)
Compra de suministros	16	35	0,3%	0,4%	-54,3%	(19)
Tributos	163	156	2,8%	1,7%	4,5%	7
Enajenación de activos	26	18	0,4%	0,2%	-	8
<b>Total</b>	<b>5 901</b>	<b>9 311</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-36,6%</b>	<b>(3 410)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

## VII.2. Estado de Situación Financiera

84. 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.
85. Con respecto a la evolución de las cuentas del activo, podemos indicar que, en el ejercicio 2021, el activo total decreció en USD 10,5 millones (-4,7%) respecto al ejercicio previo, pasando de USD 222,9 millones a USD 212,3 millones. Esta evolución se explica tanto por la caída en USD 5,8 millones (-34,8%) del activo corriente, debida principalmente a una disminución de USD 6,0 millones (-43,9%) del efectivo y equivalentes de efectivo, como de la caída del activo no corriente en USD 4,8 millones (-2,3%), que se explica, fundamentalmente, por una disminución de USD 6,7 millones (-3,3%) de la cuenta activos intangibles.

**CUADRO N° 11: Estado de Situación Financiera (en miles de USD)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>10 818</b>	<b>16 583</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>4 556</b>	<b>9 873</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	7 694	13 704	Cuentas por pagar comerciales	540	7 795
Inversiones a valor razonable	0	0	Pasivos por arrendamiento	41	32
Cuentas por cobrar comerciales	836	834	Otras cuentas por pagar	2 771	2 046
Otras cuentas por cobrar	1 241	1 522	Obligaciones financieras	1 204	
Suministros	1 001	469			
Gastos pagados por anticipado	46	54	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>186 149</b>	<b>190 154</b>
			Pasivos por arrendamiento	26	
			Préstamos de accionistas	34 429	33 574
			Obligaciones financieras	142 950	141 086
			Instrumento financiero derivado	8 744	15 494
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>201 509</b>	<b>206 278</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>190 705</b>	<b>200 027</b>
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 583	1 459			
Activos intangibles	194 600	201 252	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>21 622</b>	<b>22 834</b>
Activos por derecho de uso	67	66	Capital emitido	45 321	30 147
Activo por impuestos diferido	5 259	3 501	Capital adicional	-	15 174
			Reserva legal	884	884
			Reserva de cobertura	(8 744)	(15 171)
			Resultados acumulados	(15 839)	(8 200)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>212 327</b>	<b>222 861</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>212 327</b>	<b>222 861</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



## CUADRO N° 12: Estado de Situación Financiera (en %)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>5%</b>	<b>7%</b>	<b>-35%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2%</b>	<b>4%</b>	<b>-54%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	4%	6%	-44%	Cuentas por pagar comerciales	0%	3%	-93%
Inversiones a valor razonable	0%	0%		Pasivos por arrendamiento	0%	0%	28%
Cuentas por cobrar comerciales	0%	0%	0%	Otras cuentas por pagar	1%	1%	35%
Otras cuentas por cobrar	1%	1%	-18%				
Suministros	0%	0%	113%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>88%</b>	<b>85%</b>	<b>-2%</b>
Gastos pagados por anticipado	0%	0%	-15%	Pasivos por arrendamiento	0%	0%	
				Préstamos de accionistas	16%	15%	3%
				Obligaciones financieras	67%	63%	1%
				Instrumento financiero derivado	4%	7%	-44%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>95%</b>	<b>93%</b>	<b>-2%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>90%</b>	<b>90%</b>	<b>-5%</b>
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	1%	8%				
Activos intangibles	92%	90%	-3%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>-5%</b>
Activos por derecho de uso	0%	0%	2%	Capital emitido	21%	14%	50%
Activo por impuestos diferido	2%	2%	50%	Capital adicional	-	7%	-
				Reserva legal	0%	0%	0%
				Reserva de cobertura	-4%	-7%	-42%
				Resultados acumulados	-7%	-4%	93%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-5%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-5%</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

86. En lo que respecta al ejercicio 2021, el pasivo total de la empresa ascendió a USD 190,7 millones, representando el 89,8% del activo total y registrando una disminución de USD 9,3 (-4,7%) respecto al pasivo total del ejercicio 2020. Este incremento se explica principalmente tanto por la caída del pasivo corriente en USD 5,3 millones (-53,9%), el cual a su vez es explicado por una disminución en las cuentas por pagar comerciales de USD 7,3 millones (-93,1%), como por una disminución del pasivo no corriente de USD 4,0 millones (43%), explicado, a su vez, por una disminución de la cuenta Instrumento financiero derivado de USD 6,8 millones (-43,6%).
87. En el caso del patrimonio neto, este ascendió a 21,6 millones en el ejercicio 2021, representando una caída de USD 1,2 millones (-5,3%), respecto al año 2020. Esta caída en el patrimonio se debe a los efectos combinados de la disminución de la cuenta resultados acumulados de USD 7,6 millones y el incremento de la cuenta reserva de cobertura en USD 6,4 millones.

### VII.3. Ratios Financieros

#### a) Análisis de ratios de liquidez

88. En el ejercicio 2021, el concesionario presenta ratios de liquidez mayores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>16</sup>, prueba ácida<sup>17</sup> y liquidez absoluta<sup>18</sup>, lo que indica que sus recursos de corto plazo cubren sus obligaciones de corto plazo (es decir, su pasivo corriente). Más aún, todos los ratios indican que la liquidez se incrementó, lo que se explica por una mayor disminución del pasivo corriente (-53,9%) causada, fundamentalmente, por la disminución de las cuentas por pagar comerciales, respecto del activo corriente (-34,8%), en particular, de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo.
89. Del cuadro se aprecia que en el ejercicio 2021, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2020, con el ratio de liquidez clásica pasando de 1,68 a 2,37, señalando que, por cada dólar de pasivo corriente, existe USD 2,37 de activo corriente como respaldo.

<sup>16</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>18</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



90. Asimismo, en el ejercicio 2021, el ratio de prueba ácida aumentó 1,63 a 2,14 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 1,39 a 1,69. En el primer caso, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 2,14 de activo corriente (descontado los suministros y servicios contratados por anticipado), en el segundo caso por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 1,69 de saldo de caja bancos como respaldo.

**CUADRO N° 13: Ratios de liquidez**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Liquidez clásica	2,37	1,68
Prueba ácida	2,14	1,63
Liquidez absoluta	1,69	1,39

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

#### **b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero**

91. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>19</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>20</sup> e Índice de Solvencia<sup>21</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha permanecido estable, manteniendo su nivel de solvencia. Así mismo, el análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda<sup>22</sup>, evidencia una mayor caída del pasivo corriente (explicada líneas arriba) respecto al pasivo total en el ejercicio 2021 con relación al ejercicio 2020.

**CUADRO N° 14: Ratios de endeudamiento**

<b>Ratios</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Deuda - Patrimonio	8,8	8,8
Endeudamiento del Activo	89,8%	89,8%
Calidad de la Deuda	2,4%	4,9%
Índice de Solvencia	1,1	1,1

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

92. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra que, para el ejercicio 2021, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 8,8 de deuda, aproximadamente el mismo valor registrado al ejercicio 2020, denotando una estabilidad en la relación recursos de terceros vs recursos propios.
93. El ratio endeudamiento del Activo, también se mantiene estable en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020, así, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 89,8% por el pasivo total, denotando el mantenimiento del grado de financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
94. El ratio de calidad de la deuda muestra que, para el ejercicio 2021, el 1,1% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 10,4% en el ejercicio 2019, lo cual refleja que en términos relativos la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
95. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,1 de activo total: cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2020 este indicador fue aproximadamente de 1,1, con lo cual se puede concluir que la empresa registró un nivel de solvencia sin cambios significativos.

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.



### c) Análisis de los ratios de rentabilidad

96. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto<sup>23</sup> ha permanecido relativamente estable, al pasar de 24,6% en el ejercicio 2020 a 24,4% en el ejercicio 2021. Respecto al margen operativo<sup>24</sup>, este resultó negativo en 47,6% en el 2020, aunque creciendo a -5,5% en el 2021.
97. Esta evolución se explica por el incremento de los ingresos operativos, dado en una proporción cercana a los de la utilidad bruta (reflejando también el efecto de la caída de los costos por servicios portuarios) y, a su vez, acompañado por un incremento de la utilidad operativa, que se vio influida por la caída de los gastos administrativos.

**CUADRO N° 15: Ratios de rentabilidad**

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	24,4%	24,6%
Margen Operativo	-5,5%	-47,6%
Margen Neto	-37,4%	-100,9%
Margen EBITDA	25,7%	-35,9%
ROE	-35,3%	-60,3%
ROA	-3,6%	-6,2%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Terminal Paracas  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

98. De igual forma, el margen neto<sup>25</sup> presenta una mejora en el ejercicio 2021, al pasar de -100,9% en el ejercicio a -37,4% en el año 2020, lo que muestra que en el año 2021 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 37,4 de pérdida neta. Esta disminución se explica, principalmente, por una disminución sustancial de la utilidad operativa y de los costos financieros.
99. El margen EBITDA<sup>26</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias; así, en el ejercicio 2021 se registró un significativo incremento respecto al ejercicio 2020, al pasar de -35,9% a 25,7%, lo cual significa que en el ejercicio 2021 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se genera un EBITDA de USD 35,9, denotando un incremento, en términos relativos, del flujo de caja operativo.
100. El ROE<sup>27</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que, en el ejercicio 2021, el ROE se incrementa respecto al ejercicio 2020 al pasar de -60,3% a -35,3%. Este ratio nos señala que, en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 35,3; mientras que, en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 60,3. El crecimiento de este indicador es consistente con la disminución de las pérdidas reflejadas en los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA.
101. El ROA<sup>28</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución de -6,2% en 2020 a un valor de -3,6% en el 2021, reflejando la disminución de la pérdida neta (-44,5%) en términos relativos a la del activo total (-4,7%).

<sup>23</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

<sup>24</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

<sup>25</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

<sup>26</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

<sup>27</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

<sup>28</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



## VIII. CONCLUSIONES

102. El informe de desempeño del año 2021 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- (i) El TPGSM atendió a 167 naves, un 12,1% mayor a lo registrado en el año 2020 (148 naves). En cuanto a la carga movilizada, esta alcanzó 2,2 millones de toneladas, un 42,5% superior a lo registrado en el año previo. El principal tipo de carga que moviliza el TPGSM es la carga granel sólida, que en el 2021 tuvo una participación de 64,7%; en segundo lugar, se encontró la carga fraccionada con una participación de 27,4%, seguida de la carga contenerizada (5,8%), y un porcentaje menor de carga rodante (2,2%).
- (ii) El Contrato de Concesión establece ajustes anuales de las tarifas en función a la inflación de los EE.UU., es por lo que, en agosto de 2021 las tarifas de los servicios estándar se ajustaron. En cuanto a las tarifas de los servicios regulados experimentaron, en su mayoría, incrementos superiores al 5% en el 2021 con relación al año anterior, explicado por el ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. En esa misma línea, el Concesionario presentó cambios en los precios de algunos servicios especiales en similar variación que el presentado en los servicios estándar.
- (iii) En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron seis contratos de acceso vigentes en el 2021 (3 para brindar el servicio de practicaje 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 que brindan el servicio de remolcaje.
- (iv) El Terminal Paracas tuvo inversiones reconocidas por un monto de USD 3,7 millones, lo que generó inversiones reconocidas acumuladas de USD 182,0 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 73,0% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En cuanto a pagos al Estado, el Concesionario desembolsó la suma de S/ 1,8 millones por retribución (S/ 2,5 millones) y aporte por regulación (S/ 0,8 millones) que, en su conjunto, representó un incremento de 84,3% respecto al año anterior.
- (v) En cuanto al desempeño operativo, Terminal Paracas presentó diez accidentes, que generó similar número de personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Por otro lado, no se presentaron reclamos o penalidades al Concesionario; sin embargo, sí se le impuso una sanción por incumplimiento de los niveles de servicios y productividad, que en conjunto ascendieron a 0,63 UIT.
- (vi) En el ejercicio 2021, los ingresos por servicios portuarios del Concesionario mostraron un incremento de 49,7% respecto al año anterior, al pasar de USD 13,6 millones a USD 20,4 millones, lo cual es explicado principalmente por un aumento de los ingresos por carga sólida, fraccionada y líquida.
- (vii) El concesionario presenta ratios de liquidez que indican que sus recursos de corto plazo les permiten cubrir sus obligaciones de corto plazo, presentando un incremento respecto al resultado del 2020. Los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha permanecido estable, manteniendo su nivel de solvencia, mientras que el ratio de Calidad de la Deuda, evidencia una mejora respecto al endeudamiento relativo de corto plazo. Finalmente, los ratios financieros de rentabilidad muestran una mejora respecto al ejercicio 2020, explicada por los mayores ingresos por servicios portuarios y recortes en los gastos administrativos y financieros.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario General San Martín – Pisco	Contrato de Concesión
2	Fecha de suscripción	21 de julio de 2014	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 40)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor Índice Tarifario Estándar.</li> <li>▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional.</li> </ul>	Bases del Concurso
5	Adendas	<b>Adenda 1:</b> 12 de diciembre de 2016 - Modificación de cláusulas vinculadas al cierre financiero. - Modificación de cláusulas relacionadas a la revisión tarifaria.	Adenda 1
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.9. (p. 33)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 31)
8	Capital mínimo	USD 14 000 000,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 37)
9	Garantías a favor del concedente	El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo a lo siguiente: - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: 10% del monto de la Inversión Referencial en valores constantes. - Antes del inicio de la ejecución de cada Etapa, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada Etapa y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de cada Etapa. - En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias deberá incrementar el monto de la garantía antes referida en 20% del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas o remanentes luego de la aplicación de la Tasa de Actualización de Inversión Complementaria.	Cláusula 9.2.1. (p. 78)
10	Garantías del Concedente	El Concedente garantiza al concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 77)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	<p>El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El derecho de Concesión.</li> <li>- Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales.</li> <li>- Las acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 9.3. (p. 79)
12	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <p>Etapa 1: USD 53 millones</p> <p>Etapa 2: USD 29 millones</p> <p>Etapa 3: USD 38 millones</p> <p>Etapa 4: USD 11 millones</p> <p><b>Total: USD 131 millones</b></p> <p>Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones</p>	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	<p><b>Obras iniciales:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondientes a la Etapa 1, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.</li> </ul> <p><b>Obras en función a la demanda:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etapa 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año.</li> <li>- Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales.</li> <li>- Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 225 miles de toneladas de granos limpios (granos comestibles).</li> </ul>	Anexo 9
14	Cierre financiero	<p>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.</p>	Cláusula 6.32 (p. 61)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>• 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.</li> <li>• Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Corresponde al Regulador llevar a cabo el procedimiento de determinación de incumplimientos contractuales del Concesionario y aplicar las penalidades contractuales establecidas.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT)</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT)</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT)</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT)</li> <li>- Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT)</li> <li>- Garantías (entre 8 y 80 UIT)</li> <li>- Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10% del monto del siniestro)</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales: (0,8 UIT para todos los casos)</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula XVIII. (p. 123-124) Anexo 17 (p. 171-176)
17	Causales de caducidad	<p>Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por Fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul>	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 103-106)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de Ingresos o costos del Concesionario.</li> <li>▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y</li> <li>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.</li> </ol> </li> <li>▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10%, se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.</li> </ul>	Cláusula 8.28. (p. 75)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguro sobre los Bienes del Concedente.</li> <li>• Seguros Personales para Trabajadores.</li> <li>• Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>• Seguros de Todo Riesgo de Obras Terminadas.</li> <li>• Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	<p>Cláusula 10.3. (p. 86-87)</p> <p>Cláusula 10.4. (p. 87)</p> <p>Cláusula 10.5. (p. 87-88)</p> <p>Cláusula 10.6. (p. 88-89)</p> <p>Cláusula 10.7. (p. 89-90)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ El inicio de la Explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en Periodo Pre-operativo.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que las APN otorgue su conformidad.</li> </ul>	<p>Cláusula 8.16.-8.18. (p. 68)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El concesionario se obliga a obtener las certificaciones ISO reconocidas a nivel internacional, o sus equivalentes, orientadas a garantizar la gestión dentro del terminal portuario: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La calidad</li> <li>- El cuidado del Medio Ambiente.</li> <li>- Seguridad y Salud Ocupacional.</li> <li>- La seguridad de la cadena logística dentro del Área de la Concesión.</li> </ul> </li> <li>▪ Niveles de servicio y productividad existente a partir de la fecha de toma de posesión: Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <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.</li> <li>- <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.</li> <li>- <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.</li> <li>- <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.</li> <li>- <u>Tiempo de entrega del contenedor</u>: no deberá exceder de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral.</li> <li>- <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Promedio Trimestral)</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Granel Líquido: 140 t/h</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 8.15. (p. 67)</p> <p>Anexo 3</p>



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Granel Sólido – Sal: 800 t/h</li> <li>○ Granel Sólido – Granos, Chatarra, Hierro (pellets): 200 t/h</li> <li>○ Fraccionada – Fierro (varillas), Tubos de acero: 150 t/h.</li> <li>○ Fraccionada – Harina de pescado: 40 t/h.</li> <li>○ Rodante – Livianos: 80 unidades/hora</li> <li>○ Rodante – Medianos: 30 unidades/hora</li> <li>○ Rodante – Pesados: 15 unidades/hora</li> </ul> <p>Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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".</li> <li>▪ 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.</li> </ul> <p>Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.</p>	Cláusula 8.25. (p. 73-74)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la concesión:</li> <li>▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro-eslora por hora: USD 0,54</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contenedor lleno de 20": USD 119,00</li> <li>- Contenedor lleno de 40": USD 140,00</li> <li>- Contenedor vacío de 20": 80% de Contenedor lleno de 20".</li> <li>- Contenedor vacío de 40": 80% de Contenedor lleno de 40".</li> <li>- Carga Fraccionada (Tm): USD 12,80</li> <li>- Carga Rodante (Tm): USD 21,00</li> <li>- Carga Sólida a Granel (Tm): USD 6,30</li> <li>- Carga Líquida a Granel (Tm): USD 1,00</li> <li>- Pasajeros (Por pasajero): USD 6,00</li> </ul> </li> <li>• <u>Servicio de cabotaje:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb. /Desc. Internacional</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
24	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.26. (p. 74)



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario General San Martín

Tipo	: Autosostenible
Plazo de concesión	: 30 años
Periodo	: 2014 - 2021

#### Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	149	167
Carga total atendida	Toneladas	669 036,0	1 692 488,0	1 239 577,0	1 640 516,0	1 679 484,0	1 575 291,1	1 525 331,8	2 172 965,5

Operación	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Exportación	Toneladas	358 603,0	650 915,0	356 047,0	550 524,0	534 516,0	547 625,5	446 862,2	613 400,0
Importación	Toneladas	310 143,0	949 322,0	1 063 065,0	1 089 602,0	1 144 969,0	1 027 241,3	1 078 469,6	1 544 533,1
Cabotaje	Toneladas	250,0	9 250,0	-	-	-	424,3	-	-
Transito y transbordo	Toneladas	40,0	-	-	-	-	-	-	15 072,4

Carga	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2	157 339,2	125 216,5
Fraccionada	Toneladas	60 569,0	263 510,0	344 009,0	244 819,0	318 239,0	145 439,9	362 707,2	594 405,9
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1	0,000	-
Graneles sólidos	Toneladas	607 007,0	1 398 275,0	1 058 379,0	1 331 411,0	1 336 220,0	1 312 660,9	1 005 285,3	1 406 508,5
Rodante	Toneladas	-	9 631,0	0,000	0,000	0,000	0,000	-	46 834,7
Contenedores	Unidades	-	1 011,0	1 044,0	6 251,0	1 625,0	7 524,0	10 821,0	8 732,0
Contenedores	TEU	-	-	2 050,0	12 408,0	3 218,0	14 869,0	21 049,0	17 134,0
Pasajeros	personas	2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528	4 497	-

#### Ingresos

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

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Cintha Lopez Vasquez – Especialista  
Maria Mendez Vega - Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicant  
Juan Martin Balberena Cabrera - Practica  
Sadith Renojo Galvez– Practicante