



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal General San Martín 2019

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 2019: Concesión del Terminal General San Martín

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	8
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	9
II.1. Servicios estándar	10
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	11
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	11
III.1. Principales clientes	11
III.2. Tráfico de servicios	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de Acceso.....	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Inversiones.....	21
V.2. Pagos al Estado.....	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Accidentes	24
VI.2. Reclamos, Sanciones y Penalidades	25
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de resultados integrales	25
VII.2. Estado de situación financiera	26
VII.3. Ratios financieros	27
VIII. CONCLUSIONES	30
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	32
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	36

CUADROS

CUADRO 1: Tarifario de servicios regulados, 2018- 2019.....	18
CUADRO 2: Precio de servicios especiales en función a la nave, 2018- 2019	19
CUADRO 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2018- 2019	20
CUADRO 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2018- 2019.....	21
CUADRO 5: Pagos al estado 2018 - 2019	24
CUADRO 6: Estados de resultados integrales	25
CUADRO 7: Estado de situación financiera	26
CUADRO 8: Ratios de liquidez	27
CUADRO 9: Ratios de endeudamiento	28
CUADRO 10: Ratios de rentabilidad	29

GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Número de naves por tipo de servicio, 2018 - 2019	12
GRÁFICO 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2018 – 2019	13
GRÁFICO 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2018 - 2019	14
GRÁFICO 4: Tráfico de carga fraccionada, 2018 - 2019	14
GRÁFICO 5: Tráfico de carga sólida a granel, 2018 - 2019.....	15
GRÁFICO 6: Tráfico de carga líquida a granel, 2018 – 2019.....	16
GRÁFICO 7: Tráficos de pasajeros, 2018 - 2019.....	17
GRÁFICO 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2018 - 2019	23
GRÁFICO 9: Número de accidentes en el terminal, 2018 - 2019	24

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto.....	7
--	---

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) para el año 2019. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

El Terminal Portuario Paracas S.A. (Concesionario o Terminal Paracas), suscribió el 21 de julio de 2014 con el Ministerio de Transporte y Comunicación un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

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

En el 2019, el tráfico total de carga fue de 1,5 millones de toneladas monto inferior en 6,2% al año anterior. Los principales clientes están representados por los consignatarios de la carga, en particular, el 2019 el principal cliente fue Corporación Aceros Arequipa S.A. con una participación del 31,9% del tráfico total de carga.

La cantidad demandada por los servicios estándar, en general, ha mostrado una contracción. Así, el tráfico de naves presentó un incremento de 14,9%, la descarga o embarque de carga en contenedores llenos tuvo un significativo aumento (de más de cuatro veces) producto de la culminación de las obras de la Etapa 1. En contraste con ello, el servicio estándar vinculado a la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y de pasajeros se contrajeron en 54,3%, 1,8%, 37,7% y 9,3%, respectivamente. En cuanto a la carga rodante, al igual que en años anteriores no presentó ningún movimiento.

Las tarifas de los servicios regulados se han incrementado respecto al 2018; sin embargo, dicho incremento no superó el 1,8% por 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. De otro lado, de los contratos de acceso vigentes en el 2019 se renovaron cuatro (04), uno no se renovó y se suscribió uno nuevo, este último para brindar el servicio de remolcaje. Los contratos de acceso fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practicaje el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolcaje fue de USD 0,0.

Las inversiones realizadas por el Concesionario durante el 2019 se concentraron en obras de obligatorias de la Etapa 1, tales como, almacén de graneles, tolvas graneleras, patio de contenedores, entre otras. Dicha inversión durante el 2019 alcanzó la suma de USD 101,6 millones (incluido IGV) acumulando una inversión de USD 135,0 millones (incluido IGV) y un 54,2% de la inversión total comprometida. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 1,5 millones (-8,4%) que corresponden a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente.

En el 2019, no hubo ningún fallecido dentro de la operación del terminal; sin perjuicio de ello, se presentaron tres accidentes generando el mismo número de personas heridas. Por su parte, en el mismo año no existieron reclamos o algún procedimiento administrativo sancionador o penalidad.

Finalmente, los estados de resultados muestran una reducción de ingresos (-7,5%), incremento en los costos en la prestación de los servicios portuarios (+34,9%) y gastos administrativos (+9,6%) generando utilidades operativas y netas negativas, mostrando una reducción en la eficiencia en la gestión y eficiencia total de la empresa concesionaria. En cambio, el Concesionario exhibe un activo de USD 193,5 millones (+104,0%) producto de mayores activos intangibles propio del período de construcción en el que se encuentra la Concesión, que tiene una contraparte en el incremento de la deuda de largo plazo que pasó de USD 58,7 millones en

el 2018 a USD 148,0 millones en el 2019. Los ratios financieros presentan una reducción en los ratios de rentabilidad y un aumento en los ratios de endeudamiento y liquidez.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Terminal Paracas está compuesta por las empresas Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%). De las referidas empresas, Servinoga S.L. es el socio estratégico y fundador del Concesionario que pertenece al Grupo Nogar, grupo económico que también administra seis puertos en España y uno en Brasil.
2. A diciembre de 2019, la composición accionarial es Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%)¹.

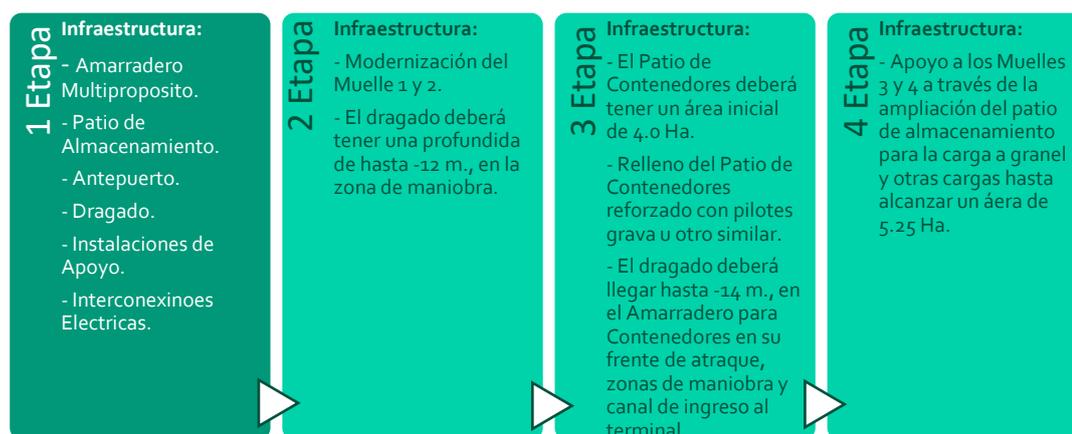
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El contrato para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM (Contrato de Concesión) fue firmado el 21 de julio de 2014 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Concesionario, contando con una vigencia de 30 años.
4. La modalidad mediante la cual se entrega la Concesión al Concesionario, la Compañía, es la denominada "DFBOT" (*Design, Finance, Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, financie, construya, conserve y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia plazo del Contrato de Concesión.

Compromiso de inversión

5. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, que implican:

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



6. 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 Anexo 9 del Contrato de Concesión, las Etapas 2, 3 y 4 son denominadas obras en

¹ Estados financieros auditados 2019 del Terminal Paracas.

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.

7. 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. Con fecha 11 de marzo de 2016, APN previa autorización del MTC aprobó la solicitud de la Compañía para que las etapas 1, 2, 3 y 4 se realicen en una sola. Dicho pedido no afecta la operatividad y la prestación de los servicios a los usuarios.

Régimen tarifario

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

Pagos al Estado

11. 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.
12. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación².

Modificaciones al Contrato de Concesión

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

I.3. Área de influencia

14. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos

² Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPGSM ubicado en la localidad Punta Pejerrey, distrito de Paracas, provincia de Pisco, atiende el movimiento del comercio exterior correspondiente a las ciudades de Lima, Cañete, Pisco, Ica, Palpa, Nazca, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac³.

I.4. Principales activos de la Concesión

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

16. Sin embargo, como producto de las inversiones que viene realizando el Concesionario en el TPGSM, al 2019, dicho terminal cuenta con los siguientes activos⁵:
 - 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.
 - 02 grúas móvil Liebherr LHM 550.
 - 06 grabs de 45 m³, 28m³ y 25m³
 - 01 tolva ecológica.

I.5. Hechos de importancia

17. El 2018, el Concesionario presentó, ante el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - SENACE, una solicitud de modificación del Estudio de Impacto Ambiental aprobado. El 22 de febrero de 2019, el SENACE denegó la solicitud de modificación, pero el 03 de Julio del mismo año, luego de seguir el proceso legal de reconsideración y apelación, se anuló la referida denegatoria retro trayendo el proceso administrativo a la etapa de requerimiento de opiniones técnicas por parte de las entidades opinantes.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

³ Memoria Anual 2013 de ENAPU.

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

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

⁵ Plan de negocios 2020 del Terminal Paracas.

II.1. Servicios estándar

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

a) Servicios estándar en función a la nave:

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

b) Servicios estándar en función a la carga:

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

c) Servicio estándar en función al pasajero:

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

II.2. Servicios especiales

19. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
20. Para ello, el OSITRAN podrá solicitar a INDECOPI la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando. El INDECOPI tendrá un plazo de setenta días calendario para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la solicitud respectiva. Si INDECOPI concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

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

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

23. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios, líneas navieras y consignatarios de la carga, por lo que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por movilizar en mayor proporción carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalán en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp* y los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre la línea naviera a contratar o sobre qué terminal realizar la descarga o embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.
24. En tal sentido, el 2019, los principales clientes del TPGSM serían Corporación Aceros Arequipa S.A. (31,9%), Quimpac S.A. (26,6%) y Contilatin del Perú S.A. (21,7%).

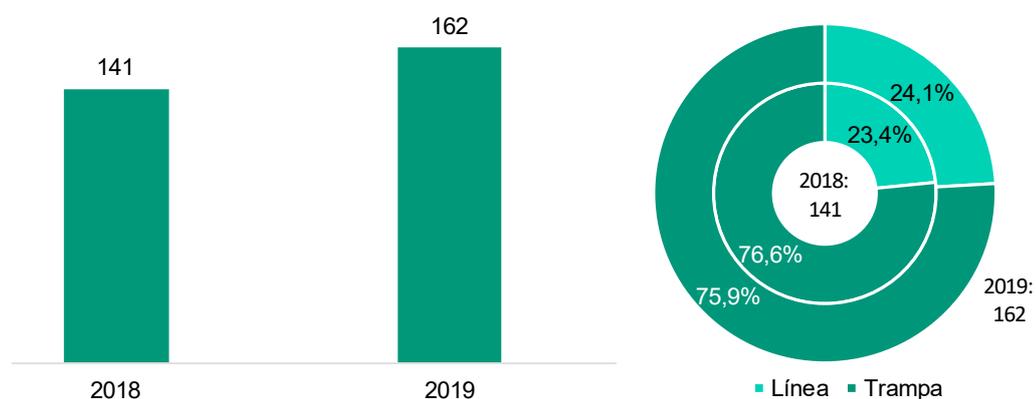
III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio estándar a la nave

25. En el 2019, el Terminal Paracas atendió 162 naves, cantidad superior en 21 naves respecto al año anterior, lo que representó un incremento de 14,9%. Dicho incremento coincide con la culminación de obras de la primera etapa de modernización del respectivo terminal y, por tanto, el reinicio de atraque de naves del tipo contenedores que se dio en julio de 2019, a partir de dicho mes recaló cuatro (04) naves por mes, en promedio, hasta diciembre de dicho año.
26. Las líneas navieras que atracan en el terminal pueden clasificarse según el tipo de servicio en línea o *tramp*. La primera de ellas se encuentra asociada a naves que van a embarcar carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2019, este tipo de naves representaron el 24,1 % del total de naves que atracaron en el TPGSM, dentro de la cual las naves portacontenedores representó una mayor importancia relativa, 62,5%⁶, que las naves para pasajeros (cruceiros). El resto de las naves, 75,9 %, correspondió a naves del tipo de servicio *tramp*.

⁶ De las naves bajo el servicio de línea regular.

GRÁFICO 1
NÚMERO DE NAVES POR TIPO DE SERVICIO, 2018 - 2019



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

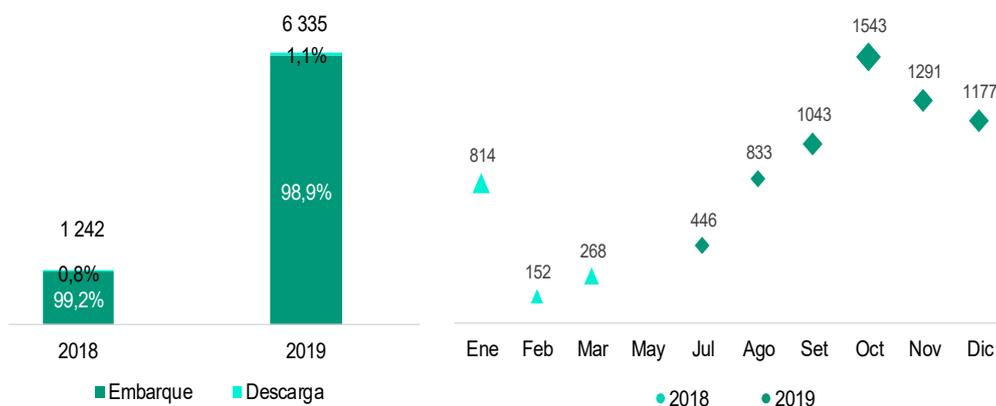
27. Otra manera de clasificar las naves corresponde al tipo de carga que movilizan, a saber, graneleros, carga general, portacontenedores, entre otros. Al respecto, en el 2019, las naves del tipo graneleros representaron el 43,8 % del total de naves, seguido por naves de carga general con 25,9 % y pasajeros con un 9,3 %. Asimismo, la carga del tipo granelero presentó el mayor incremento en cuanto al número de naves respecto al 2018, 13 naves adicionales. Le siguió las naves del tipo de carga general que tuvo un aumento de 12 naves adicionales y las naves denominada "container ship" que transportan contenedores y registraron un aumento de 10 naves respecto al año anterior.
28. En cuanto a la capacidad de las naves⁷, se observó que al igual que el año anterior, el mayor número de naves que atracan en el TPGSM tienen una capacidad mayor a 20 000 UAB; en particular, en el 2019, el 62,3% de las naves estuvieron en dicho rango.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

29. Durante el 2019, el Concesionario movilizó 6,3 miles de TEU correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó un aumento de cuatro veces respecto al año anterior. Este servicio presenta como principal operación el embarque de contenedores que se realizó en su mayoría en contenedores de 40 pies. En efecto, de los 3 159 contenedores movinizados, 3 106 unidades fueron contenedores de 40 pies.
30. A nivel mensual se observa que las operaciones de embarcación se volvieron a iniciar a partir de julio de 2019. Ello estaría explicado por la culminación de las obras obligatorias en la Etapa 1 del TPGSM.

⁷ Medidos en arqueado bruto (AB).

GRÁFICO 2
DESCARGA Y EMBARQUE DE CONTENEDORES LLENOS, 2018 – 2019
(En TEU)



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

31. En efecto, de acuerdo a la información de la Sunat, en el 2019, aproximadamente el 74,1% de TEU embarcados a través del TPGSM fue de cebolla dulce fresca⁸. En la Región Ica, este producto presenta un periodo de siembra entre febrero y julio⁹, con mayor preponderancia en junio de cada año, para a partir de agosto hasta enero realizar el periodo de cosecha, por lo que las exportaciones coinciden con las fechas de cosechas¹⁰.
32. Otro de los productos importantes de exportación –en términos de TEU- que se moviliza por el TPGSM son los cítricos (tangelo y mandarina), pescados y mariscos (caballa, jurel, pota, etc), uvas, paltas y espárragos¹¹, estos últimos también presentan un periodo de siembra y cosecha similar a la cebolla fresca, lo que fortalece la explicación de que los meses de agosto a diciembre son aquellos en los que se moviliza la carga en contenedores.
33. Finalmente, dado que la mayoría de los productos que son embarcados en contenedores son perecibles, los contenedores que son utilizados tienen la característica de ser refrigerados.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

34. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2019 se movilaron 8 273 TEU, lo cual representó una expansión de más de tres veces lo movilizado al año anterior. Dicho incremento se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies.
35. Es importante señalar que dicha característica está directamente relacionada 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. En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado en contenedores de 40 pies durante el 2019, surge la necesidad se debe demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

⁸ Las exportaciones de dicho producto se realizan a través de la subpartida arancelaria 0703100000.

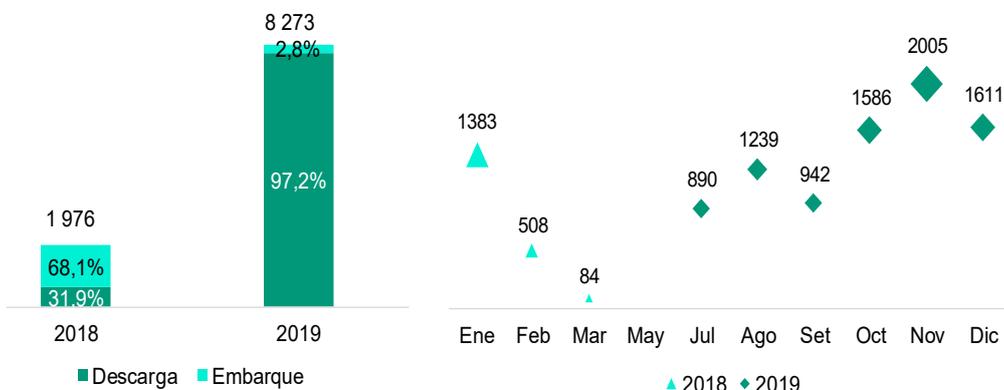
⁹ Ministerio de Agricultura

Ver: http://siea.minag.gob.pe/siea/sites/default/files/calendario_siembras%20cosechas_pags_1%20al_%2059.pdf

¹⁰ En términos de valor FOB, las exportaciones de dicho producto de la Región Ica representaron el 5% de las exportaciones a nivel nacional, en el 2016.

¹¹ A través de la subpartida arancelaria 0709200000 y 0710801000.

GRÁFICO 3
DESCARGA Y EMBARQUE DE CONTENEDORES VACÍOS, 2018 - 2019
 (En TEU)



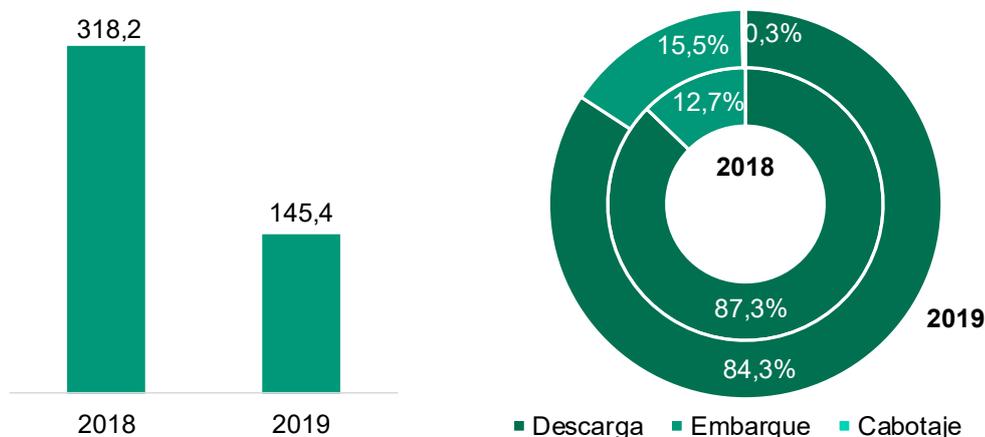
Fuente: Terminal Paracas.
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

36. En el 2019 Terminal Paracas movilizó 145,4 mil toneladas bajo las operaciones de descarga, embarque y cabotaje de carga fraccionada. Dicha carga representó una reducción de 54,3% respecto al año anterior, como consecuencia de una reducción en las operaciones de embarque y descarga de mercancía. Dichas operaciones movilizaron 155,2 mil toneladas (-55,9%) y 18,0 mil toneladas (-44,5%) menos a las efectuadas en el 2018, respectivamente.

37. De otro lado, la principal operación que se ha realizado desde el inicio de la operación en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculada al régimen de importación, que en el 2019 alcanzó una participación de 84,3%. Asimismo, en el 2019, a diferencia del año anterior, se dio nuevamente la operación de cabotaje, llegando a movilizar 413,1 toneladas.

GRÁFICO 4
TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA, 2018 - 2019
 (Miles de toneladas)

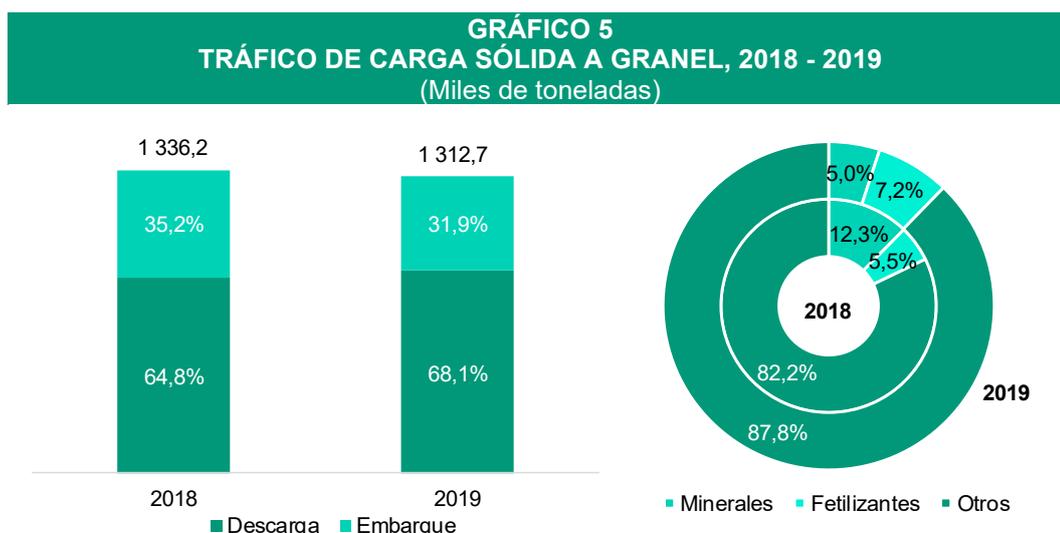


Fuente: Terminal Paracas.
 Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán

38. En el 2019, los principales productos descargados son palanquilla de acero¹² y nitrato de amonio¹³, los cuales son importados por las empresas Corporación Aceros Arequipa S.A.¹⁴ y Orica Mining Services Perú S.A.¹⁵, respectivamente. Asimismo, el principal país – en términos de valor FOB- desde donde se importaron este tipo de carga es la Federación Rusa¹⁶

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

39. El 2019, el tráfico de carga sólida a granel se caracterizó por reducirse en forma ligera en el orden de 1,8% respecto al año anterior, dejando de movilizar 23,6 miles de toneladas en el referido año. Esto, principalmente, por una reducción en el embarque de este tipo de carga; efectivamente, las operaciones de embarque se redujeron en 11,1%, al pasar de movilizar 470,6 mil de toneladas en el 2018 a 418,6 mil toneladas en el 2019.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

40. De otro lado, este tipo de carga se caracteriza por estar concentrada en la operación de descarga, al igual que años anteriores, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2019 esta operación representó el 68,1% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año y en el 2018 alcanzó el 64,8%. El resto de este tipo de carga corresponde a la operación de embarque.
41. En cuanto a los productos que se han movilizado más en el 2019, se destacan cuatro (4) productos por su volumen, el maíz amarillo duro¹⁷, arrabio¹⁸, chatarra ferrosa¹⁹ y la sal solar industrial²⁰; estos cuatro productos representaron el 83,8% de la carga sólida a granel movilizada por el TPGSM. Por su parte, la empresa que ha movilizado la mayor cantidad de carga de este tipo es la empresa Quimpac S.A. que en el 2019 generó un tráfico que representó el 31,9% del total de carga sólida a granel y que corresponde exclusivamente a carga de la operación de embarque.

¹² Este producto es importado bajo la subpartida arancelaria 7207200000.

¹³ Este producto es importado bajo la subpartida arancelaria 3102300020.

¹⁴ Cabe señalar que dicha empresa cuenta con una planta de producción ubicada en el desierto de Paracas - Ica, en el Km. 241 de la Panamericana Sur. Ver: <http://www.acerosarequipa.com/nuestra-planta.html>.

¹⁵ Esta empresa cuenta con más de un depósito en la ciudad de Paracas. Fuente, Sunat.

¹⁶ Base de datos de la Sunat.

¹⁷ A través de a subpartidad arancelaria

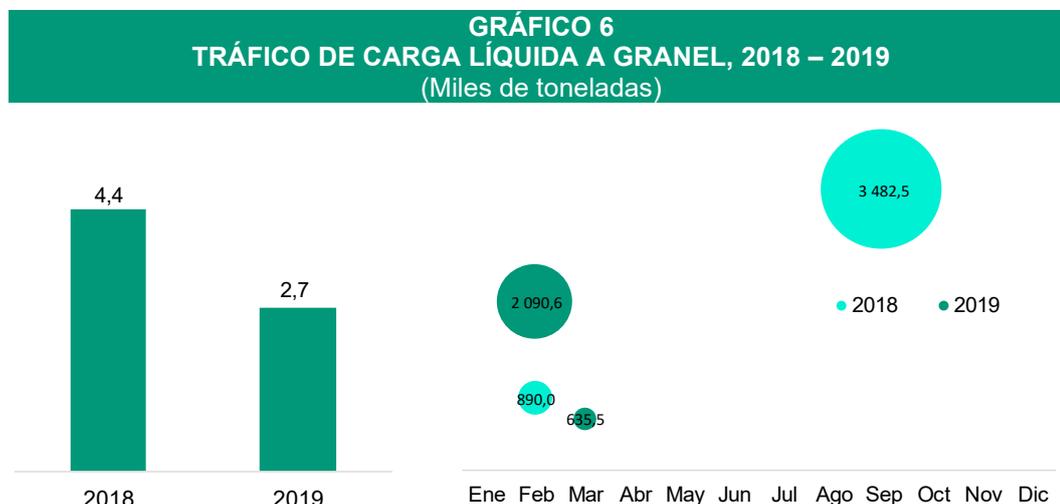
¹⁸ El arrabio es un producto intermedio del proceso de fundición de las menas del hierro tratadas con coque como combustible y caliza como fundente. Se importa a través de la partida arancelaria 7201100000.

¹⁹ Se importa a través de la subpartida arancelaria 7204490000

²⁰ Exportado bajo las subpartidas arancelarias 2501002000 y 2501009100.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

42. En el 2019, la carga líquida a granel representó una caída de 37,7% respecto al año anterior, pasando de 4,4 mil toneladas a 2,7 mil toneladas. De otro lado, en el año 2019, solo se han realizado operaciones de embarque²¹ en el mes de febrero y marzo, al igual que lo registrado en años anteriores.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán

43. Adicionalmente, la carga movilizada en el 2019 se caracteriza por estar concentrada en el producto aceite crudo de pescado²². La exportación de dicho producto se ha dado por empresas como, Austral Group S.A.A. y Tecnología de Alimentos S.A.. Finalmente, el destino de dicho producto ha sido a países europeos como Dinamarca y Noruega²³.

g) Servicio estándar de carga rodante

44. En el 2019, al igual que años anteriores no se movilizó carga del tipo rodante por el TPGSM. Cabe mencionar que solo en el año 2015 la carga que se movilizó se hizo solo en junio de dicho año.

h) Servicio estándar de pasajeros

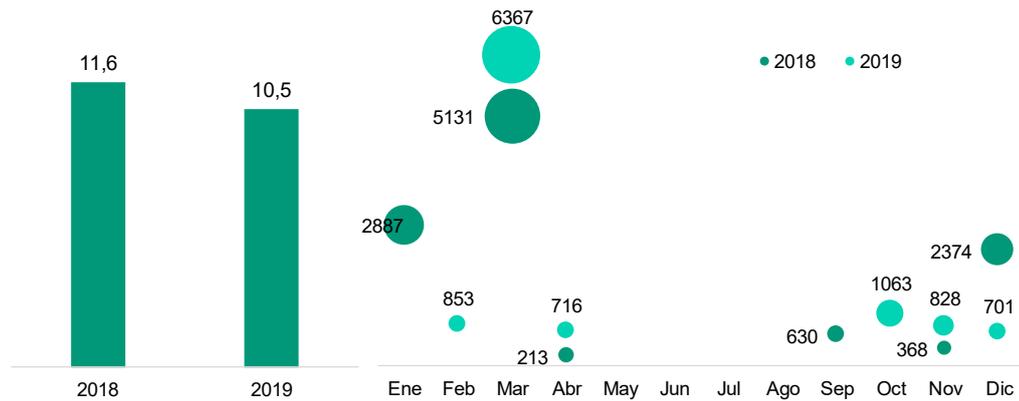
45. El Servicio Estándar de pasajeros se redujo en el último año, pasando de 11,6 mil pasajeros en el 2018 a 10,5 mil pasajeros en el 2019, lo cual representó una caída de 9,3% respecto al año anterior. Dicho servicio se caracterizó por presentar solo transporte internacional de pasajeros, al igual que en años anteriores.
46. Adicionalmente, y tal como se aprecia en el Gráfico N° 7, el tráfico de pasajeros se concentró en los primeros (de enero a abril) y últimos meses del año, pero con la salvedad que, en dichos meses, el tráfico se presentó con menor regularidad; por ejemplo, el 2019 solo hubo tráfico de pasajeros de octubre a diciembre. Esta estacionalidad podría estar explicado por ser periodos vacacionales del hemisferio norte, lo cual se evidencia al identificar que todas las naves que recalán en el TPGSM son del tipo crucero.

²¹ Cabe señalar que esta misma característica se presentó en el 2018.

²² Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 1504201000.

²³ De la base de datos de Sunat.

GRÁFICO 7
TRÁFICOS DE PASAJEROS, 2018 - 2019
(Miles de personas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

47. En efecto, las cinco (5) principales empresas que recalcan en el TPGSM corresponden a empresas de cruceros, tales como, Princess Cruise Lines, Holland America Line, Oceania Cruises, NCL (Bahamas LTD) y Hall Antillen N.V. que movilizaron el 80,9% del total de personas que llegaron/salieron de dicho terminal. Finalmente, si consideramos por grupo económico, la principal es el grupo Carnival Coporation & PLC²⁴ que en el TPGSM está representada por Princess Cruise Lines (39,0%), Holland America Line (15,1%) y Seabourn Cruice Limited (3,1%).

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

48. Los servicios regulados con tarifas están directamente relacionados a los Servicios Estándar y de manera excepcional a los Servicio Especiales. La Tarifa de los Servicios Estándar, al inicio de operación del Terminal, fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. De otro lado, la Tarifa de los Servicios Especiales son resultado del proceso de Fijación de Tarifas de competencia del OSITRAN previa opinión del INDECOPI sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.
49. Para ambos casos, de acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas, es decir, en 2019 se calculará el primer factor de productividad del Concesionario. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU.

X : Variación anual promedio de la productividad.

50. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EEUU, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.

²⁴ Fuente: <https://www.carnivalcorp.com/corporate-information/>
Fecha última de vista: 20/04/2020

51. 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 OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
52. De esta manera, dado que el inicio de la explotación fue en 2014, para el año 2019 las tarifas de los Servicios Estándar se ajustaron en función a la inflación de los EE.UU. Así, y tal como se desprende del Cuadro N° 1, los cambios en las tarifas del 2019 no superan el 1,8 % respecto al año 2018 y correspondió al ajuste por inflación señalado. Cabe resaltar que el incremento acumulado de las tarifas, desde el 2014 al 2019, alcanzó como máximo el 7,6 %.

CUADRO 1			
TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS, 2018- 2019			
(En USD, sin IGV)			
Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		22/08/2018	21/08/2019
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,569	0,579
Servicio Estándar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	113,29	115,34
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	128,84	131,18
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	90,64	92,28
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	103,08	104,95
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	90,64	92,28
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	103,08	104,95
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	79,31	80,74
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	90,2	91,8
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	63,44	64,59
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	72,16	73,46
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor	132,46	134,86
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor	105,96	107,88
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	10,56	10,75
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	22,22	22,62
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	5,19	5,29
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,06	1,07
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6,35	6,46

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. De otro lado, cabe mencionar que el servicio de uso de alquiler de amarradero es el servicio que, en cada ajuste anual, presenta el menor incremento. Así para el año 2019 su incremento alcanzó el 1,76 % y el incremento acumulado fue de 7,2 %.
54. Cabe resaltar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.

IV.2. Precios

55. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y el Concesionario está facultado a cobrar un precio por ello. Sin embargo, el Regulador podrá solicitar al INDECOPI la verificación de las condiciones de competencia

para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si INDECOPI concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria. En el 2019, el Concesionario ha modificado en una oportunidad su tarifario, en particular, lo hizo en agosto de 2019.

56. 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 de alrededor de 1,8 %.

CUADRO 2			
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2018- 2019			
(En USD, sin IGV)			
Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		22/08/2018	21/08/2019
Escotillas o tapas de bodegas			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	148,09	150,77
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	113,29	115,34
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	128,85	131,18
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	169,93	173
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	193,27	196,77
Re-estiba carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Tonelada	10,46	10,64
Re-estiba vía muelle	Tonelada	15,71	15,99
Re-estiba carga rodante			
Re-estiba vía nave	Tonelada	22,03	22,42
Re-estiba vía muelle	Tonelada	33,04	33,63
Re-estiba carga solida a granel			
Re-estiba vía nave	Tonelada	5,14	5,23
Re-estiba vía muelle	Tonelada	7,72	7,85
Servicio especiales de contenedores			
Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente c	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión power pack (clip - on o Gen set)	Por contenedor/operación	26,44	26,91
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	10,57	10,76
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	74,05	75,39
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	Por TEU/día o fracción	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,46	8,61
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	10,58	10,77
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,87	16,15
Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/periodo	8,46	8,61
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,87	16,15
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	8,46	8,61
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	15,87	16,15

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

57. 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 los mismos se han incrementado en niveles de alrededor de 1,8% a partir de agosto de 2019.

CUADRO 3			
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2018- 2019			
(En USD, sin IGV)			
Servicios	Unidad	A partir de	
		22/08/2018	21/08/2019
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores			
Importación/exportación llenos 48 horas	TEU/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	TEU/Día o fracción	21,15	21,53
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	31,72	32,29
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	44,42	45,22
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	79,34	80,77
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	179,83	183,08
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	232,71	236,92
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta congelada	Contenedor	411,79	419,24
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	74,05	75,39
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	26,44	26,91
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operación	21,15	21,53
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,29	5,38
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	126,92	129,21
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	190,41	193,85
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	105,79	107,70
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	126,93	129,22
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	19,03	19,37
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	26,44	26,91
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,06	1,07
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,58	1,60
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,11	2,14
Movimientos extras	Tonelada o m3	7,92	8,06
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,29	5,38
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,31	0,31
Servicios especiales carga rodante			
Uso aérea - 48 horas		Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	26,44	26,91
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,57	10,76
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	7,92	8,06
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	26,44	26,91

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Como se ha señalado, no todos los servicios han presentado un incremento en el 2019. Por ejemplo, el servicio denominado *Uso de área operativa - Almacenaje gráneles sólidos*, no ha incrementado sus precios desde el inicio de sus operaciones. Dicha circunstancia podría estar explicada por una mayor presión competitiva en la prestación de este servicio, toda vez que, a diferencia de la carga en contenedores, el poder de decisión por parte de los consignatarios de la carga que embarcan/descargan carga sólida a granel es mayor. Para este tipo de productos el consignatario contrata el transporte bajo la modalidad *tramp* por lo que puede decidir en qué terminal recalca la nave.

IV.3. Cargos de Acceso

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

CUADRO 4
CONTRATOS DE ACCESO DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE, 2018- 2019

Servicio	2018		2019		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaje						
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/04/2018	31/03/2019	01/04/2019	31/03/2020	Adenda N° 4	0,00
Prácticos Marítimos S.A.	24/11/2018	23/11/2019	24/11/2019	23/11/2020	Adenda N° 5	0,00
Nautilus S.A.	14/12/2018	13/12/2019				0,00
Remolcaje						
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	08/03/2018	07/03/2019	08/03/2019	31/12/2019	Adenda N° 4	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	08/03/2018	07/03/2019	08/03/2019	31/12/2019	Adenda N° 4	112,55
Empresa Marítima del Perú S.A.C.			04/06/2019	31/12/2019	Contrato	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Durante el 2019, se renovaron vía adendas cuatro (4) contratos de acceso, de los cuales dos (2) están relacionadas con la prestación del servicio de remolcaje y los otros dos (2) con el servicio de practicaje. El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.
61. Finalmente, en junio de 2019, se firmó un nuevo contrato de acceso con la Empresa Marítima del Perú S.A.C. para que está preste el servicio de Remolcaje. El referido contrato tiene vigencia hasta finales del 2019 y el cargo de acceso acordado es de USD 112,55, similar a la de las otras empresas.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

62. Como se ha mencionado las inversiones en infraestructura se han dividido en cuatro etapas, la primera señalada como Obras iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:

- Construcción y modernización de los Amarraderos 3 y 4.
- Relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, será reforzado con pilotes de grava y otra alternativa técnica.

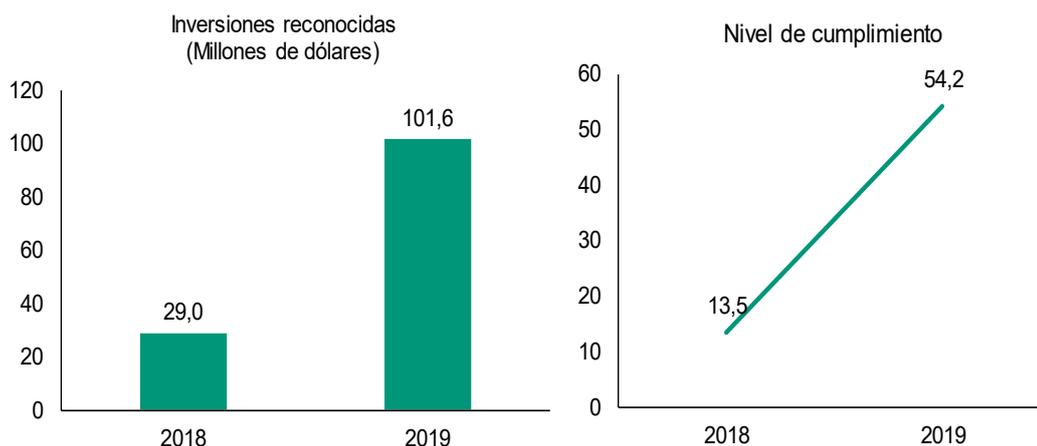
- Construcción del área del antepuerto que garantice, mínimo de 1 Ha.
 - Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad de menos doce (-12) metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de ingreso.
 - La remodelación del edificio administrativo y las instalaciones par al Aduana /SUNAT y otros que corresponda.
63. Asimismo, las inversiones también comprenden la adquisición de equipos los cuales están comprendidos en dos fases. La fase preliminar señala que, el concesionario debe como mínimo contar con un tractor de puerto, dos montacargas (uno de 20 toneladas y otro de 40 toneladas) y tres (3) vagonetas de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos (2) grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gráneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.
64. Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, para la Etapa 2 las inversiones consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá tener una longitud de 350 metros y ancho de 36 metros, con capacidad para soportar grúas pórticos preparadas para 14 metros de dragado y, (ii) trabajos de dragado para llegar a una profundización de hasta 12 metros, como mínimo, en la zona de maniobra. En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con una (1) grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres (3) chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro. Estos requerimientos se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas por año (cabe notar que, al cierre de 2018, el total de carga atendida totalizó las 1 679 484 toneladas).
65. En la Etapa 3 las inversiones están comprendidas en mejoras del amarradero para contenedores, tales como que el patio de contenedores deberá tener un área inicial de 4,0 Ha., cuyo relleno deberá estar reforzado con pilotes de grava o similar. En cuanto a la inversión en equipo, se debe contar con una grúa pórtico, dos (2) grúas RTG, dos (2) Reach-Stacker con capacidad de elevar contenedores de 45 toneladas en pilas de 5 en la primera fila, tres (3) chasis de contenedores de 45 pies y un (1) elevador de contenedores para vacíos para aplicar como mínimo 5 niveles de altura. Dichas inversiones deben ser comprendidas cuando el terminal alcance una demanda de 60 mil TEU anuales (durante 2019 se movilizaron 14,6 miles de TEU).
66. Finalmente, la Etapa 4 se activa cuando el TPGSM alcance una demanda de 225 mil Toneladas por año de granos limpios y comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5,25 Ha. Respecto al equipamiento, este consiste en un sistema automatizado de descarga de gráneles sólidos limpios (absorbente, faja transportadora y silo) u otra inversión alternativa que permita el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad exigidos para esta etapa.
67. Desde el 28 de marzo de 2018²⁵ 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. En esa línea, en el 2019 se realizaron las siguientes inversiones:
- IC6: Ampliación del Comedor
 - IC9: Taller de Mantenimiento
 - IC10: Oficina de Operaciones
 - IC21: Terminal Tractor
 - IC23: Barredora para pala cargadora industrial
 - IC24: Almacén CFS

²⁵ 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.

- IC25: Sistema de control de acceso Fase 1
- IC26: Tolva de 140 m3 de cuatro bocas
- IC27: Ganchos automáticos (10) y dispositivos
- IC 28: Spreader Telescópico Hidráulico para grúas móviles
- IC29: Cargador Frontal
- Almacén de Graneles
- Tolvas Graneleras
- Patio de almacenamiento

68. Como parte de las obligaciones del Contrato de Concesión entre los meses de enero y septiembre 2019, la Compañía ha cumplido con la adquisición del equipamiento portuario, dentro de los cuales resaltan la compra de 2 grúas móviles Liebherr, 6 cucharas para graneles, 1 tolva ecológica y 1 semiecológica, 3 spreaders hidráulicos para grúas móviles, 1 cargador frontal, la etapa 1 del sistema de control de acceso, 2 tractores de puerto y 6 semirremolques que corresponden a las etapas 2 y 3, respectivamente. Todas ellas cuentan con actas de recepción por parte del APN, al 31 de diciembre 2019²⁶.
69. Adicionalmente, con fecha 6 de diciembre de 2019, se suscribió el Acta de Inicio de la Inversión Complementaria N° 34 que corresponde al Nuevo Acceso al Terminal Paracas y Balanzas.

GRÁFICO 8
INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2018 - 2019
 (En miles de USD, con IGV)



Nota: El monto de la inversión comprometida ha sido actualizado con el monto final de inversión de la Etapa I y las inversiones adicionales de USD 13,7 millones y USD 13,5 millones de los años 2016 y 2017, respectivamente. Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Lo anterior generó inversiones reconocidas acumuladas, al 2019, de USD 135,0 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 54,2% en relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En particular, durante 2019, se reconocieron inversiones por un monto igual a USD 101,6 millones (incluido IGV).

V.2. Pagos al Estado

71. 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.

²⁶ Terminal Portuario Paracas S.A. Notas a los Estados Financieros. 31 de diciembre de 2019 y de 2018

CUADRO 5
PAGOS AL ESTADO 2018 - 2019
(Miles de Soles)

Concepto	2018	2019
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1 282,0	1 183,1
Ositrán	431,9	386,3
Total	1 713,8	1 569,4

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

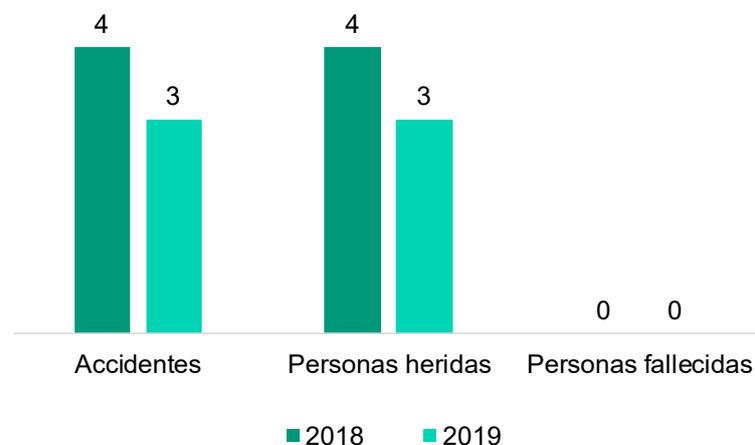
72. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
73. El pago realizado por ambos conceptos en el 2019 alcanzó los S/. 1,6 millones, monto 8,4% inferior que el pagado del año anterior.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

74. En el 2019, Terminal Paracas ha presentado tres (03) accidentes, número menor al presentado en el 2018 (04). Este número de accidentes, al igual que el 2018, generaron un número similar de personas heridas y ninguna persona fallecida. Cabe mencionar que al no haber ningún accidente con fatalidad se puede mencionar que la totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.

GRÁFICO 9
NÚMERO DE ACCIDENTES EN EL TERMINAL, 2018 - 2019



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, Sanciones y Penalidades

75. En cuanto al número de reclamos que tuvo el Concesionario, en el 2019, no se presentaron reclamos. Asimismo, no existió ningún procedimiento administrativo sancionador o penalidades durante el mismo año.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de resultados integrales

76. En el año 2019, Terminal Paracas tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 11,8 millones, lo cual representó una disminución de 7,5% respecto al año anterior, lo cual es explicado principalmente por una disminución en los ingresos por servicios regulados en función a la carga (-11,7%) y los servicios especiales en función a la nave y a la carga (-24,1%).
77. Adicionalmente, durante 2019 el Concesionario ha registrado ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 105,2 millones, lo cual representó un incremento de USD 50,4 millones (92,1%). 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. Asimismo, debe señalarse que este tipo de ingresos surgen a partir del inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas, el cual se inició en marzo de 2018.

CUADRO 6
ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES
(Miles de dólares)

	2019	2018	Vertical		Horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos por servicios portuarios	11 848	12 812	100,0%	100,0%	-7,5%
Ingresos por servicios de construcción	105 246	54 799	-	-	92,1%
Costo por servicios portuarios	(6 665)	(4 939)	56,3%	38,5%	34,9%
Costo por servicios de construcción	(105 246)	(54 799)	-	-	92,1%
Utilidad bruta	5 183	7 873	43,7%	61,5%	-34,2%
Gastos de administración	(5 665)	(5 170)	47,8%	40,4%	9,6%
Gastos de ventas	(258)	(112)	2,2%	0,9%	130,4%
Utilidad operativa	(740)	2 591	6,2%	20,2%	-128,6%
Otros egresos	(317)	(284)	2,7%	2,2%	11,6%
Costo financiero, neto	(1 297)	(529)	10,9%	4,1%	145,2%
Diferencia de cambio, neta	(25)	(239)	0,2%	1,9%	-89,5%
Utilidad antes de impuesto a la renta	(2 379)	1 539	20,1%	12,0%	-254,6%
Impuesto a la renta	640	(775)	5,4%	6,0%	-182,6%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	(1 739)	764	14,7%	6%	-327,6%
Instrumentos derivados - cobertura de flujo de efectivo	(5 251)	(4 210)	44,3%	32,9%	24,7%
Impuestos a las ganancias	1 365	1 095	11,5%	8,5%	24,7%
Resultado y otros resultados integrales	(5 625)	(2 351)	47,5%	18,3%	139,3%

Fuente: Estados financieros auditados del Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Los costos del servicio portuario, en el ejercicio 2019, ascendieron a USD 6,7 millones, representando un incremento de USD 1,7 millones (34,9%) respecto al ejercicio 2018. Este incremento se explica, principalmente, por una mayor amortización (+166,0%) que va en línea con el mayor valor de los activos intangibles en el año 2019 producto de las mayores inversiones realizadas en dicho año; otros gastos importante que explican el incremento en los costos del servicio son las compras de suministro (+63,5%) y cargas de personal (+23,1%).

79. Como resultado de los ingresos y costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2019, la utilidad bruta ascendió a USD 5,2 millones, representando una disminución de USD 2,7 millones (34,2%) respecto al ejercicio 2018. Esto muestra que el Concesionario presenta una menor eficiencia en la comercialización de servicios que el año anterior. En efecto, el ratio utilidad bruta sobre ingresos se ha reducido de 61,5% en el 2018 a 43,7% en el 2019.
80. Respecto al ejercicio 2018, en el ejercicio 2019 los gastos de administración ascendieron a USD 5,7 millones, representando un incremento de USD 495 mil (9,6%) y los gastos de venta ascendieron a USD 258 mil, significando un incremento de USD 146 mil (130,4%), con dichos resultados, se generó una pérdida operativa de USD 740 mil, representando una disminución de USD 3,3 millones respecto a la utilidad operativa del ejercicio 2018. Esta reducción o pérdida de utilidad operativa muestra una menor eficiencia en la gestión por parte del Concesionario, toda vez que el ratio utilidad operativa sobre los ingresos se ha reducido pasó de 20,2% en el 2018 a -6,2% en el 2019. Es importante mencionar que, el Concesionario viene presentando similar comportamiento, menor eficiencia, en el año anterior.
81. El costo financiero neto tuvo un incremento significativo en el ejercicio 2019, ascendiendo a USD 1,3 millones, significando un incremento de USD 768 mil (145,2%) respecto al ejercicio 2018. Es necesario indicar que en el ejercicio 2019 el costo financiero se compone de una pérdida por instrumentos financieros derivados de USD 817 mil (USD 537 mil en el 2018) y los gastos financieros netos de USD 480 mil (ingreso financiero neto de USD 8 mil en el 2018), considerando los cambios en las cuentas del estado de resultados, en el ejercicio 2019, se obtuvo una pérdida neta de USD 1,7 millones, significando una disminución de USD 2,5 millones respecto al ejercicio 2018.
82. Finalmente, la utilidad del periodo fue inferior en USD 3,3 millones (-139,3%) respecto al 2018. Lo cual muestra una menor eficiencia total (ratio utilidad neta/ ingresos) respecto a los últimos cuatro años que correspondieron a 20,6%, 13,2%, 21,3% y 6,0% en los años 2015, 2016, 2017 y 2018, respectivamente.

VII.2. Estado de situación financiera

83. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2018 y 2019:

CUADRO 7					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA					
(Miles de dólares)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	8 414	25 248	PASIVO CORRIENTE	17 242	8 850
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 099	1 765	Cuentas por pagar comerciales	15 369	7 640
Inversiones a valor razonable	9	0	Pasivos por arrendamiento	40	0
Cuentas por cobrar comerciales	1 024	755	Otras cuentas por pagar	1 833	1 210
Otras cuentas por cobrar	3 563	10 338			
Suministros	468	326	PASIVO NO CORRIENTE	148 857	58 709
Servicios contratados por anticipado	2 251	12 064	Préstamos y obligaciones	138 454	54 061
			Pasivos por arrendamiento	32	0
ACTIVO NO CORRIENTE	185 124	69 639	Otras cuentas por pagar	10 371	4 648
Activos intangibles	180 551	62 758			
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 657	6 092	TOTAL PASIVO	166 099	67 559
Activo por impuestos diferido	2 826	789			
Activos por derecho de uso	90	0	PATRIMONIO NETO	27 439	27 328
			Capital emitido	27 054	21 318
			Reserva legal	884	884
			Reserva de cobertura	(7 001)	(3 115)
			Resultados acumulados	6 502	8 241
TOTAL ACTIVO	193 538	94 887	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	193 538	94 887

Fuente: Estados financieros auditados del Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Con respecto a la evolución de las cuentas del activo, se observa que en el ejercicio 2019 el activo total se incrementó en USD 98,7 millones (+104,0%) respecto al ejercicio 2018, pasando de USD 94,9 millones a USD 193,5 millones, el incremento indicado se explica principalmente por el aumento en USD 115,5 millones (+165,8%) del activo no corriente, debido principalmente a un incremento del 187,7% del activo intangible. Este aumento del activo intangible va en línea en el estadio en que se encuentra la Concesión correspondiente a las etapas de construcción²⁷.
85. Por su parte, el activo corriente disminuyó en USD 16,8 millones (67%), debido principalmente a una disminución de USD 6,8 millones (-65,5%) de otras cuentas por cobrar, correspondiente a la recuperación anticipada del impuesto general a las ventas; asimismo, por a una disminución de USD 9,8 millones (-81,3%) de servicios contratados por anticipado, que corresponden a los saldos de los anticipos otorgados a la compañía de la obra civil de la construcción del terminal.
86. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2019, este ascendió a USD 166,1 millones, representando el 86% del activo total y significado un incremento de USD 98,5 (146%) respecto al pasivo total del ejercicio 2018, este incremento se explica principalmente por: i) El aumento del pasivo no corriente en USD 90,1 millones (154%), el cual a su vez es explicado principalmente por un aumento de USD 84,4 (156%) de la cuenta préstamos y obligaciones y ii) El aumento del pasivo corriente en USD 8,4 millones (95%), el cual a su vez es explicado principalmente por un aumento de USD 7,7 millones (101%) de las cuentas por pagar comerciales.
87. En el caso del patrimonio neto, este asciende a 27,4 millones en el ejercicio 2019, representando un aumento de USD 111 mil (0,4%), respecto al ejercicio 2018, el crecimiento marginal del patrimonio se debe principalmente a un aumento del capital emitido en USD 5,7 millones (27%), al aumento de la reserva de cobertura (pérdida no realizada) de USD 3,1 millones a USD 7,0 millones y a una disminución de la cuenta resultados acumulados de USD 8,2 a USD 6,5 millones (en el ejercicio 2019 se generó una pérdida neta).

VII.3. Ratios financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

88. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2019, la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁸, prueba ácida²⁹ y liquidez absoluta³⁰, lo cual refleja los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Esta situación se debe principalmente, por el lado del pasivo corriente, a un aumento de USD 7,7 millones de las cuentas por pagar comerciales; por el lado del activo corriente, esta situación es explicada por una disminución de USD 666 mil del efectivo y equivalentes de efectivo, una disminución de USD 6,8 millones de otras cuentas por cobrar y una disminución de USD 9,8 millones de los servicios contratados por anticipado.

**CUADRO 8
RATIOS DE LIQUIDEZ**

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	0,49	2,85
Prueba ácida	0,33	1,45
Liquidez absoluta	0,06	0,20

Fuente: Estados financieros auditados del Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²⁷ El aumento del activo intangible comprendió, principalmente, en las obras en curso que, durante el 2019, correspondieron a las Etapas 1 a 3 de la construcción por un monto aproximado de USD 105,6 millones.

²⁸ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁹ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

³⁰ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

89. Del cuadro anterior se aprecia que en el ejercicio 2019, los ratios indicados han disminuido respecto al ejercicio 2018, así el ratio de liquidez clásica disminuyó de 2,85 a 0,49, con lo cual, en el ejercicio 2019 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 0,49 de activo corriente como respaldo.
90. Asimismo, en el ejercicio 2019, el ratio de prueba ácida disminuyó de 1,45 a 0,33 y el ratio de liquidez absoluta disminuyó de 0,20 a 0,06. En el primer caso, en el ejercicio 2019, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 0,33 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 0,06 de saldo de caja bancos

b) Análisis de ratios de endeudamiento

91. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio³¹, Endeudamiento del Activo³², e Índice de Solvencia³³, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado y con ello disminuyó su nivel de solvencia, asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda³⁴, se evidencia en términos relativos una disminución del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2019 con relación al ejercicio 2018.
92. Esta situación es explicada debido a que en el ejercicio 2019 el endeudamiento de la empresa ha aumentado, a causa de que la ejecución de inversiones es financiada con deuda bancaria, en tal sentido, la cuenta préstamos y obligaciones ha aumentado de USD 54,01 millones en el ejercicio 2018 a USD 138,5 millones en el ejercicio 2019.

CUADRO 9 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO		
Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	6,1	2,5
Endeudamiento del Activo	85,8%	71,2%
Calidad de la Deuda	10,4%	13,1%
Índice de Solvencia	1,2	1,4

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

93. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 6,1 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2018 se aprecia que dicho ratio fue de 2,5, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 2,5 de deuda, denotando un aumento en la relación recursos de terceros vs recursos propios.
94. El ratio endeudamiento del Activo, también aumenta en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 85,8% por el pasivo total, en el ejercicio 2018 el valor de este ratio es de 71,2%, denotando un aumento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
95. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 10,4% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 13,1% en el ejercicio 2018, lo cual refleja que en términos relativos la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
96. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,2 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor

³¹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

³² Calculado como Pasivo Total / Activo Total

³³ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

³⁴ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2018 este indicador es de 1,4, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa disminuyó su nivel de solvencia al disminuir la relación activo total sobre pasivo total.

c) Análisis de ratios de endeudamiento

97. 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 bruto³⁵ ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 43,7% y en el ejercicio 2018 fue de 61,5%. Respecto al margen operativo³⁶, este es positivo en 20,2% en el 2018 y negativo en 6,2% en el 2019, estos resultados se explican por un descenso significativo en los ingresos portuarios y un incremento significativo de los costos de servicios portuarios y de los gastos de administración.
98. De igual forma, el margen neto³⁷ presenta una disminución, en 2018 es positivo en 6,0% y en el 2019 es negativo en 14,7%, este indicador muestra que en 2019 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 14,7 de pérdida neta (positivo en USD 6,0 en 2018), este indicador decrece respecto al ejercicio 2018, principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa y por un incremento de los costos financieros.

**CUADRO 10
RATIOS DE RENTABILIDAD**

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	43,7%	61,5%
Margen Operativo	6,2%	20,2%
Margen Neto	14,7%	6,0%
Margen EBITDA	7,3%	26,7%
ROE	-6,3%	2,8%
ROA	-0,9%	0,8%

Fuente: Estados financieros auditados del Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. El margen EBITDA³⁸ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias, así, en el ejercicio 2019 registra una significativa disminución respecto al ejercicio 2018, al pasar de 26,7% millones a 7,3%, lo cual significa que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se genera un EBITDA de USD 7,3, denotando una disminución en términos relativos del flujo de caja operativo.
100. El ROE³⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 6,3, en el ejercicio 2018 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 2,8, la disminución de este indicador es consistente con la disminución de los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA.
101. el ROA⁴⁰ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta una disminución, de 0,8% en 2018 a un valor negativo de 0,9% en el 2019, la disminución de este indicador se debe a la disminución de la utilidad neta y al aumento del activo total (mayores inversiones).

³⁵ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

³⁸ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

³⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

⁴⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

VII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2019 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- La Concesión se encuentra en un periodo de construcción correspondiente a las inversiones de la Etapa 1, continuando con lo iniciado el año anterior. Lo cual explica los mayores activos que presenta la Concesión, en particular, el incremento de activos intangibles que alcanzó la suma de USD 180,5 millones (+187,7%). Para la realización de dichas inversiones, el Concesionario tomó créditos de largo plazo con terceros que generaron que la cuenta de préstamos y obligaciones de la Concesión alcanzaron un monto de USD 138,5 millones (+156,1%).
- La conclusión de inversiones vinculadas a las naves (Dragado y Amarraderos 3 y 4) y a la carga en contenedores (patio de contenedores y equipamiento) habría generado un incremento en el número atención a las naves (162 naves, +14,9%) y a la carga en contenedores llenos (6,3 miles de TEU, +410,1%). En contraste, las inversiones en obras de construcción que se encontraron en proceso o no culminadas, habría producido una reducción en el tráfico del resto de tipos de carga; así la carga fraccionada se redujo en 54,3% alcanzando a movilizar 145,4 mil toneladas, la carga solida a granel se contrajo en 1,8% logrando movilizar 1,3 millones de toneladas, finalmente, la carga líquida a granel movilizó 2,7 miles de toneladas que represento una caída de 37,7%. En línea con la carga no contenedorizada, el número de pasajeros se contrajo en 9,3% alcanzando 10,5 miles de pasajeros. Como en años anterior, no se movilizó carga del tipo rodante.
- A pesar de lo anterior, los principales clientes del Terminal Paracas se siguen caracterizando por movilizar carga no contenedorizada, tales como, Corporación Aceros Arequipa S.A., Quimpac S.A. y Contilatin del Perú S.A. En línea con ello, los principales productos movilizados por tipo de carga siguen siendo similares respecto a años anteriores, a saber, palanquilla de acero y nitrato de amonio (carga fraccionada), maíz amarillo duro, arrabio, chatarra ferrosa y sal industrial (carga solida a granel), y aceite crudo de pescado (carga líquida a granel).
- El Contrato de Concesión establece ajustes anuales en función a la inflación de los EE.UU., es por lo que, en agosto de 2019, los ajustes en las tarifas de los servicios estándar no superaron el 1,8% respecto al año anterior, lo cual implica un incremento acumulado no mayor a 7,6% desde el inicio de la Concesión. Similar ajuste se observó en algunos servicios especiales en función a la nave y a la carga. En cuanto a lo cargos de acceso, se renovaron cuatro contratos de acceso vigentes en el 2019 (2 para brindar el servicio de practicaje y 2 para brindar el servicio de remolcaje) bajo las mismas condiciones, esto es, un cargo de USD 0,0 para los usuarios intermedios que brindan el servicio de practicaje y de USD 112,55 para los que brindan el servicio de remolcaje. Adicionalmente, se suscribió un nuevo contrato de acceso para el servicio de remolcaje con la empresa Marítima del Perú S.A.C.
- El Terminal Paracas tuvo inversiones reconocidas por un monto de USD 101,6 millones, lo que generó inversiones reconocidas acumuladas de USD 135,0 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 54,2% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En cuanto a pagos al Estado, el Concesionario desembolsó la suma de S/ 1,6 millones por retribución (S/ 1,2 millones) y aporte por regulación (S/ 386,3 miles), que representó una caída de 8,4% respecto al año anterior.
- En cuanto al desempeño operativo, Terminal Paracas presentó tres accidentes, que generó similar número de personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Por otro lado, no se presentaron reclamos al Concesionario, como tampoco se tuvo algún procedimiento administrativo sancionador o penalidad.
- Los ingresos del Concesionario presentaron una caída de 7,5% respecto al año anterior, que se explica por una reducción en los servicios a la carga (-11,7%) y

servicios especiales (-24,1%). A pesar de ello los costos del servicio incrementaron, principalmente, por concepto de amortización de mayores activos intangibles que el año anterior, relacionada con las obras en construcción del terminal. Asimismo, los gastos de administración se incrementaron en 9,6%, lo cual generó utilidades operativas y netas negativas, USD 740 mil y USD 1,7 millones, respectivamente. Estos resultados produjeron ratios de rentabilidad negativos para la empresa y accionistas. En cuanto a los ratios de liquidez se muestra una falta de liquidez para cubrir las deudas de corto plazo, principalmente, por un aumento significativo de deudas comerciales de corto plazo. Finalmente, los ratios de endeudamiento muestran que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado y con ello disminuyó su nivel de solvencia.

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario General San Martín – Pisco	Contrato de Concesión
2	Fecha de suscripción	21 de julio de 2014	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 40)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	Adenda 1: 12 de diciembre de 2016 Modifica aspectos referidos al cierre financiero del contrato de concesión.	Adenda 1
6	Modalidad	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	<p>El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: 10% del monto de la Inversión Referencial en valores constantes. - Antes del inicio de la ejecución de cada Etapa, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada Etapa y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a 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"> - El derecho de Concesión. - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 9.3. (p. 79)
12	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <p>Etapa 1: USD 53 millones Etapa 2: USD 29 millones Etapa 3: USD 38 millones Etapa 4: USD 11 millones Total: USD 131 millones Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones</p>	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	<p>Obras iniciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a la Etapa 1, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. <p>Obras en función a la demanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año. - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 225 miles de toneladas de granos limpios (granos comestibles). 	Anexo 9
14	Cierre financiero	<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"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. • De derecho: i) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00. • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)

**Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco**

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

**Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguro sobre los Bienes del Concedente. • Seguros Personales para Trabajadores. • Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. • Seguros de Todo Riesgo de Obras Terminadas. • Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	<p>Cláusula 10.3. (p. 86-87) Cláusula 10.4. (p. 87) Cláusula 10.5. (p. 87-88) Cláusula 10.6. (p. 88-89) Cláusula 10.7. (p. 89-90)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del Concedente. ▪ El inicio de la Explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en Periodo Pre-operativo. ▪ La Explotación sólo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen, y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que las APN otorgue su conformidad. 	<p>Cláusula 8.16.-8.18. (p. 68)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener las certificaciones ISO reconocidas a nivel internacional, o sus equivalentes, orientadas a garantizar la gestión dentro del terminal portuario: <ul style="list-style-type: none"> - La calidad - El cuidado del Medio Ambiente. - Seguridad y Salud Ocupacional. - La seguridad de la cadena logística dentro del Área de la Concesión. ▪ Niveles de servicio y productividad existente a partir de la fecha de toma de posesión: Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a granel</u>: no deberá exceder de 30 minutos, tanto por operación individual como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de recepción de contenedores</u>: no más de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega del contenedor</u>: no deberá exceder de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Promedio Trimestral)</u>: <ul style="list-style-type: none"> o Granel Líquido: 140 t/h 	<p>Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3</p>

**Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas
Terminal Portuario General San Martín – Pisco**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Granel Sólido – Sal: 800 t/h ○ Granel Sólido – Granos, Chatarra, Hierro (pellets): 200 t/h ○ Fraccionada – Fierro (varillas), Tubos de acero: 150 t/h. ○ Fraccionada – Harina de pescado: 40 t/h. ○ Rodante – Livianos: 80 unidades/hora ○ Rodante – Medianos: 30 unidades/hora ○ Rodante – Pesados: 15 unidades/hora <p>Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio conocido como “RPI-X”. ▪ Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Para los primeros 5 años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero. <p>Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.</p>	Cláusula 8.25. (p. 73-74)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la concesión: ▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Por metro-eslora por hora: USD 0,54 ▪ <u>Servicio de Embarque o Descarga Internacional:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20”: USD 119,00 - Contenedor lleno de 40”: USD 140,00 - Contenedor vacío de 20”: 80% de Contenedor lleno de 20”. - Contenedor vacío de 40”: 80% de Contenedor lleno de 40”. - Carga Fraccionada (Tm): USD 12,80 - Carga Rodante (Tm): USD 21,00 - Carga Sólida a Granel (Tm): USD 6,30 - Carga Líquida a Granel (Tm): USD 1,00 - Pasajeros (Por pasajero): USD 6,00 • <u>Servicio de cabotaje:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Cualquier tipo de carga: 0,7*Tarifa de Emb./Desc. Internacional 	Cláusula 8.22. (p. 73) Anexo 5
24	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión. 	Cláusula 8.26. (p. 74)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario General San Martín

Tipo	: Autosostenible
Plazo de concesión	: 30 años
Periodo	: 2014 - 2019

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162
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
Operación	Unidad de medida					2018	2019
Exportación	Toneladas	358 603,0	650 915,0	356 047,0	550 524,0	534 516,0	547 625,5
Importación	Toneladas	310 143,0	949 322,0	1 063 065,0	1 089 602,0	1 144 969,0	1 027 241,3
Cabotaje	Toneladas	250,0	9 250,0	0,0	0,0	0,0	424,3
Transito y transbordo	Toneladas	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Carga	Unidad de medida					2018	2019
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2
Fraccionada	Toneladas	60 569,0	263 510,0	344 009,0	244 819,0	318 239,0	145 439,9
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1
Graneles sólidos rodante	Toneladas	607 007,0	1 398 275,0	1 058 379,0	1 331 411,0	1 336 220,0	1 312 660,9
Contenedores	Unidades	-	9 631,0	-	-	-	-
Contenedores	TEU	-	1 011,0	1 044,0	6 251,0	1 625,0	7 524,0
Pasajeros	personas	-	-	2 050,0	12 408,0	3 218,0	14 869,0
		2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528

Ingresos

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
Uso de amarradero	Miles de dólares	272,00	746,00	616,00	749,00	625,0	728,0
Servicio especial en función a la nave y la carga	Miles de dólares	-	445,00	529,00	2 131,00	595,0	588,0
Servicios especiales no regulados	Miles de dólares	-	905,00	359,00	599,00	324,0	336,0
Otros	Miles de dólares	183,00	841,00	450,00	1 510,00	905,0	1 370,0

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Calle Los Negocios 182, Piso2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
Jefa de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante