



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Concesión del Terminal Portuario General San Martín

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión del Terminal General San Martín

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición Accionaria del Concesionario.....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios estándar.....	11
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes	12
III.2. Tráfico de servicios	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	18
IV.1. Tarifas	18
IV.2. Precios	20
IV.3. Cargos de acceso	23
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	23
V.1. Inversiones	23
V.2. Pagos al Estado	26
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	26
VI.1. Accidentes.....	26
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades.....	27
VII. ESTADOS FINANCIEROS	28
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	28
VII.2. Estado de Situación Financiera	31
VII.3. Ratios Financieros	32
VIII. CONCLUSIONES.....	36
ANEXOS	37
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	37
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	42



CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2019-2020.....	19
CUADRO N° 2: Precio de servicios a la nave, 2019-2020	21
CUADRO N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2019-2020.....	22
CUADRO N° 4: Contratos de acceso de practicaaje y remolcaje, 2019-2020	23
CUADRO N° 5: Pagos al Estado, 2019-2020	26
CUADRO N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2020.....	27
CUADRO N° 7: Estado de resultados integrales	29
CUADRO N° 8: Ingresos de contratos con clientes (en miles de USD)	29
CUADRO N° 9: Costos del Servicio (en miles de USD).....	30
CUADRO N° 10: Gastos de administración (en miles de USD)	31
CUADRO N° 11: Estado de Situación Financiera (en miles de USD)	31
CUADRO N° 12: Estado de Situación Financiera (en %)	32
CUADRO N° 13: Ratios de liquidez.....	33
CUADRO N° 14: Ratios de endeudamiento.....	34
CUADRO N° 15: Ratios de rentabilidad.....	35

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2019 – 2020	13
GRÁFICO N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2019- 2020	14
GRÁFICO N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2019- 2020	15
GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2019-2020.....	16
GRÁFICO N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2019– 2020	16
GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga líquida a granel, 2019– 2020 (Toneladas).....	17
GRÁFICO N° 7: Tráfico de pasajeros, 2019– 2020	18
GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento,	25
GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2020	27

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto	7
ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del Terminal Portuario General San Martín	9



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 2020. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicio y productividad), inversiones, entre otros.

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

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

En el 2020 el tráfico total de carga fue de 1,5 millones de toneladas, monto inferior en 3,2% a lo registrado en el año anterior. El tráfico de naves presentó una caída de 8,6% en el año 2020 con relación al año anterior. La descarga o embarque de carga en contenedores llenos tuvo un aumento de 51%, mientras que el servicio vinculado a la carga fraccionada se incrementó en 149,4%. En contraste con ello, el servicio estándar vinculado a la carga sólida a granel, líquida a granel y de pasajeros se contrajeron en 23,4%, 100% y 57,3%, respectivamente. En cuanto a la carga rodante, al igual que en años anteriores no presentó ningún movimiento.

Las tarifas de los servicios regulados experimentaron un ligero incremento (inferior a 1%) en 2020 con relación al año anterior, explicado por el ajuste de inflación según lo estipulado en el Contrato de Concesión. En esa misma línea, el Concesionario presentó cambios en los precios de algunos servicios especiales en similar variación que el presentado en los servicios estándar.

De otro lado, durante el año 2020 estuvieron vigentes siete contratos de acceso para los servicios de practicaje y remolcaje, de los cuales cinco fueron contratos renovados y dos fueron nuevos contratos. 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 año 2020 alcanzaron la suma de USD 43,2 millones (incluido IGV) acumulando una inversión de USD 178,3 millones (incluido IGV), lo que representa un nivel de avance del 71,6% del compromiso de inversión. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 1,8 millones que corresponden a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente. Este aporte fue 13,6% mayor al recibido por el Estado en el año 2019.

En el 2020, se produjeron cinco accidentes en la concesión, lo cual tuvo como resultado el mismo número de personas heridas; no habiéndose registrado ningún fallecido producto de dichos accidentes. Por su parte, en el mismo año no se registraron reclamos contra el Concesionario, pero sí se le aplicaron 6 sanciones por el incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad.

Finalmente, el estado de resultados muestra un incremento de: los ingresos por servicios portuarios (15,2%), los costos en la prestación de los servicios portuarios (54,4%) y los gastos administrativos (64,4%) generando utilidades operativas y netas negativas.



En cuanto a los activos, estos se incrementaron en 17,6% al pasar de USD 193,5 millones en el año 2019 a USD 227,6 millones en el año 2020. Este incremento se sustenta en las cuentas *efectivo y equivalentes de efectivo* y *activos intangibles*, que se incrementaron en 1147% y 11% respectivamente. De otro lado, el pasivo se incrementó 20% (USD 33,9 millones), principalmente por el incremento de la cuenta *obligaciones financieras* en 20%. Finalmente, los ratios financieros han mostrado una reducción en los ratios de rentabilidad, un menor nivel de solvencia y una mayor liquidez



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. A diciembre de 2020, la composición accionarial del Terminal Paracas es: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%), Tukumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%).
2. Es importante indicar que la Concesión inició con la siguiente composición accionarial: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%) y Tukumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%).

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El 21 de julio de 2014, el MTC entregó en concesión por 30 años el TPGSM al Consorcio Terminal Portuario Paracas, mediante la modalidad “DFBOT” (*Design, Finance, Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).
4. La concesión incluye, además del área marítima y terrestre, la infraestructura y equipamientos portuarios para el diseño, financiación, construcción, conservación y explotación del terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia plazo del Contrato de Concesión.

Compromisos de inversión

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



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, las Etapas 2, 3 y 4 son denominadas obras en función de la demanda, las cuales se desarrollan siempre y cuando el nivel de demanda anual previsto en el Contrato de Concesión para efectos de la ejecución de cada Etapa se alcance antes del inicio el año 20 de la Concesión.



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. De acuerdo con lo señalado, el 11 de marzo de 2016 se aprobó la solicitud del Concesionario para que las etapas 1, 2, 3 y 4 se realicen en una sola¹.

Régimen tarifario

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

Pagos al estado

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 Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación².

Modificaciones al Contrato de Concesión

13. Finalmente, el 12 de diciembre de 2016 se suscribió la primera adenda para la modificación del Contrato de Concesión a solicitud de los acreedores permitidos vinculados al cierre financiero del referido contrato. Las modificaciones están relacionadas con: la definición de Agente Administrativo y De Garantías la, el adelanto de obras en función de la demanda, el procedimiento de revisión de tarifas, entre otras. En particular, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25, 9.2.1.1, 9.3.3.1, 12.4, 14.1.3(o), 14.3.1.3, 14.3.3, 14.3.5, 14.11 y 17.13; y se incorporaron las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y Anexo 11-A.

¹ De acuerdo con los Estados Financieros del Concesionario del ejercicio 2017, este pedido no afecta la operatividad ni la prestación de los servicios a los usuarios.

² Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.



I.3. Área de influencia

14. En general, un área de influencia es aquella área en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TPGSM ubicado en la localidad Punta Pejerrey, en el distrito de Paracas, provincia de Pisco, el área de influencia comprende los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac³.

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



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

³ Actualización del Plan Maestro Portuario General San Martín al año 2018, publicado por la APN. Disponible en: <https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2020/10/Plan-Maestro-Portuario-TP-GENERAL-SAN-MARTIN.pdf> (último acceso: 21 de junio de 2021)



I.4. Principales activos de la Concesión

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 amarraderos de 175 metros cada uno, de los cuales el amarradero 3 y 4 se encuentran en mal estado.
 - Calado de los amarrados 1 y 2 corresponde a 10,5 y 10,0 metros.
 - Dos almacenes de 3 174 m² cada uno, en mal estado.
 - Diez zonas de almacenamiento de 73 897 m² en total, de las cuales ocho se encuentran en mal estado.

16. Sin embargo, como producto de las inversiones que viene realizando el Concesionario en el TPGSM, al 2020 dicho terminal cuenta con los siguientes activos:
 - Amarraderos 3 y 4 con una longitud mínima de 350 metros.
 - 0,46 hectáreas de pavimento aledaño.
 - Dragado a -14 metros.
 - Patio de Almacenamiento de Contenedores (4 Hectáreas).
 - Plataforma de contenedores refrigerados.
 - Remodelación de Edificios Administrativos, Aduanas y de Entidades Públicas.
 - Obras de Electrificación, Interconexión Eléctrica a Sistema Interconectado Nacional.
 - Antepuerto de 1 hectárea.
 - 2 grúas móvil Liebherr LHM 550.
 - 6 grabs de 45 m³, 28m³ y 25m³
 - 1 tolva ecológica.
 - Edificio de Generadores Diesel (Casa de Fuerza)
 - 1 almacén de graneles
 - 5 tolvas graneleras
 - 1 balanza para el pesaje de Camiones

I.5. Hechos de importancia

Solicitud de modificación del Estudio de Impacto Ambiental

17. En el año 2018 el Concesionario presentó ante el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, SENACE), una solicitud de modificación al Estudio de Impacto Ambiental aprobado. El 22 de febrero del año 2019 el SENACE denegó la solicitud de modificación, dicha decisión fue reconsiderada y apelada por el Concesionario, dando como resultado que el 3 de julio del mismo año se anulara la referida denegatoria retrotrayendo el proceso administrativo a la etapa de requerimiento de opiniones técnicas por parte de las entidades opinantes.

18. Al respecto, el 27 de julio de 2020, mediante la Resolución Directoral N° 00073-2020-SENACE-PE/DEIN, SENACE desaprobó la modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto "Terminal Portuario General San Martín – Pisco".

Recepción de las obras

19. Durante el año 2020, la APN recibió obras correspondientes a distintas etapas del proyecto, como se señala a continuación:

⁴ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y repotenciamiento 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.



- En el primer trimestre del año se aprobó la Obra completa correspondiente a la Etapa 1 del proyecto de modernización del TPGSM⁵.
- En setiembre se aprobaron las obras de inversión Pavimentos Obligatorios de la Etapa 3 y la inversión complementaria 3⁶.
- En octubre se aprobó la obra de inversión obligatoria Etapa 2 “Muelle N° 2”⁷.
- En diciembre se aprobó la obra de inversión en Función de la Demanda “Muelle N°1, Pavimento I.C..4B” de la Etapa 2⁸.

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.

II.1. Servicios estándar

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

a) Servicios estándar en función a la nave:

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

b) Servicios estándar en función a la carga:

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

⁵ Mediante actas firmadas el 17 de enero de 2020 y 16 de marzo de 2020.

⁶ Mediante acta firmada el 29 de setiembre de 2020

⁷ Mediante el acta firmada el 30 de octubre de 2020.

⁸ Mediante el acta firmada el 10 de diciembre de 2020.



c) Servicio estándar en función al pasajero:

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

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

22. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono-operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de 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.
23. 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

24. 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 en qué terminal realizar la descarga o embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.

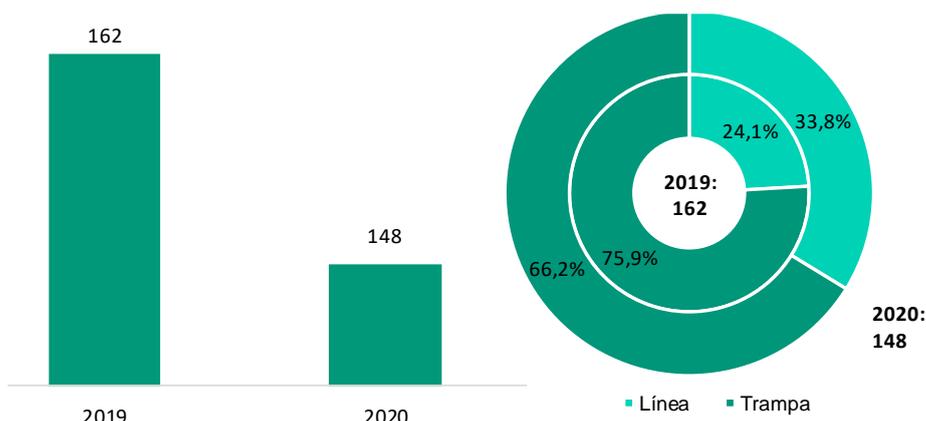


III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio estándar a la nave

25. En el 2020, el Terminal Paracas atendió 148 naves, cantidad menor en 14 naves respecto al año anterior, lo que representó una reducción de 8,6%. La disminución en la atención de naves puede explicarse por la paralización de la economía que se vivió en parte del año 2020 como consecuencia de las medidas tomadas por los gobiernos de los distintos países con el fin de frenar la propagación del COVID-19, lo cual afectó las operaciones de algunos de los clientes del Concesionario.
26. Las líneas navieras que atracan en el terminal pueden clasificarse según el tipo de servicio en línea o *tramp*⁹. La primera de ellas se encuentra asociada a naves que van a embarcar carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2020, este tipo de naves representaron el 34% del total de naves que atracaron en el TPGSM, dentro de la cual las naves portacontenedores representaron una mayor importancia relativa, 90,2%, con relación a las naves para pasajeros (cruceros). El resto de las naves, 66%, correspondió a naves del tipo de servicio *tramp*.

GRÁFICO N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2019 – 2020



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Otra manera de clasificar las naves es por el tipo de carga que movilizan. Al respecto, las principales naves que atiende TPGSM son graneleros, carga general y contenedores. En el año 2020, estos tres tipos de naves tuvieron una participación conjunta del 89,3%, donde los graneleros tuvieron la mayor participación (43,8%), seguidos de los contenedores (30,7%) y las naves de carga general (15,3%). Es importante precisar que el tráfico de naves de tipo contenedor presentó un incremento de 84,0% en el año 2020 con relación al año anterior, pasando de 25 a 46 naves. Por otro lado, las naves de pasajeros tuvieron una participación de 3,3% en el año 2020, mientras que el 7,3% restante fueron naves diversas como *reefers*, tanqueros, pesqueros, barcazas, entre otros.

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

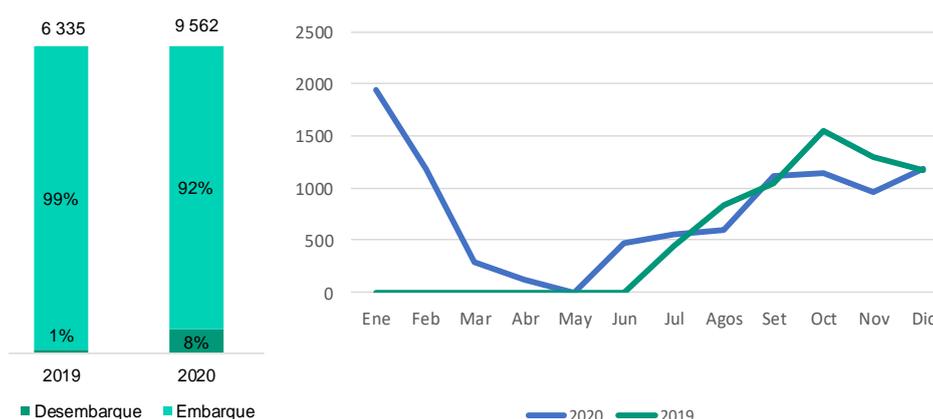


28. En cuanto a la capacidad de las naves¹⁰, se observó que al igual que el año anterior, el mayor número de naves que atracan en el TPGSM tienen una capacidad mayor a 20 000 UAB; en particular, en el 2020, el 76,7% de las naves estuvieron en dicho rango.
29. Es importante indicar que en el año 2020 el tráfico total de carga fue de 1,5 millones de toneladas, monto inferior en 3,2% a lo registrado en el año anterior (1,6 millones de toneladas)

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

30. Durante el año 2020 el Concesionario movilizó 9,6 miles de TEU¹¹ correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, lo cual representó un incremento de 51% respecto al año anterior. Este servicio presenta como principal operación el embarque de contenedores, donde los contenedores de 40 pies tuvieron una participación de 96,5%.
31. A nivel mensual se observa que las operaciones de contenedores llenos se redujeron considerablemente durante los meses de marzo, abril y mayo de 2020; recién en junio se muestra una recuperación en este tipo de operaciones. Esta situación puede explicarse por las medidas tomadas por el gobierno para contrarrestar los efectos del COVID-19, como fueron el cierre de fronteras y la inmovilización obligatoria a nivel nacional.

GRÁFICO N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2019- 2020
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. De acuerdo con la información de INFOESCOMAR, en el año 2020 el 77,8% de la carga contenerizada embarcada a través del TPGSM estuvo conformada por cebollas (48,2%) y uvas (29,6%). Es importante indicar que el embarque de cebollas mostró una reducción de 3,8% con relación al año previo, pasando de 4 110 TEU a 3 952 TEU. De otro lado, el embarque de uvas se incrementó más de 8 veces, pasando de 250 TEU en el año 2019 a 2 428 TEU en el año 2020.
33. Cabe precisar que, en la región Ica las cebollas y las uvas presentan un periodo de siembra entre febrero y julio¹²; mientras que la cosecha se realiza a partir de agosto hasta enero, por lo que las exportaciones coinciden con las fechas de cosechas.

¹⁰ Medidos en unidades de arqueo bruto (UAB).

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

¹² Ministerio de Agricultura

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

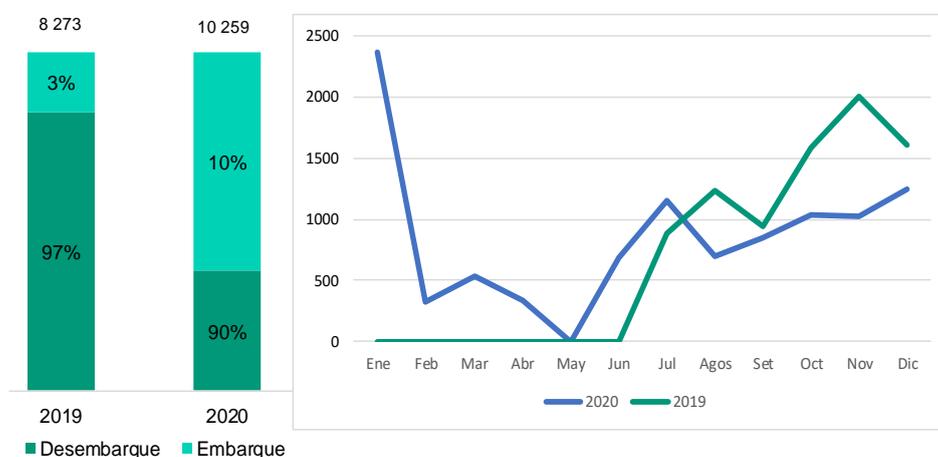


34. Finalmente, dado que la mayoría de los productos que son embarcados en contenedores son perecibles, los contenedores que son utilizados tienen la característica de ser refrigerados.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

35. En cuanto a los contenedores vacíos, se observa que en el año 2020 el TPGSM movilizó 10 259 TEU, lo cual representó un incremento de 24,0% con relación a lo movilizó el año anterior. Dicho incremento se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, lo cual está directamente relacionado con los tipos de contenedores que se utilizan para el embarque de mercancías, que tal como se ha visto la subsección anterior, en su mayoría, son los contenedores de 40 pies. En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado en contenedores de 40 pies durante el 2020, surge la necesidad de demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

GRÁFICO N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2019- 2020
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

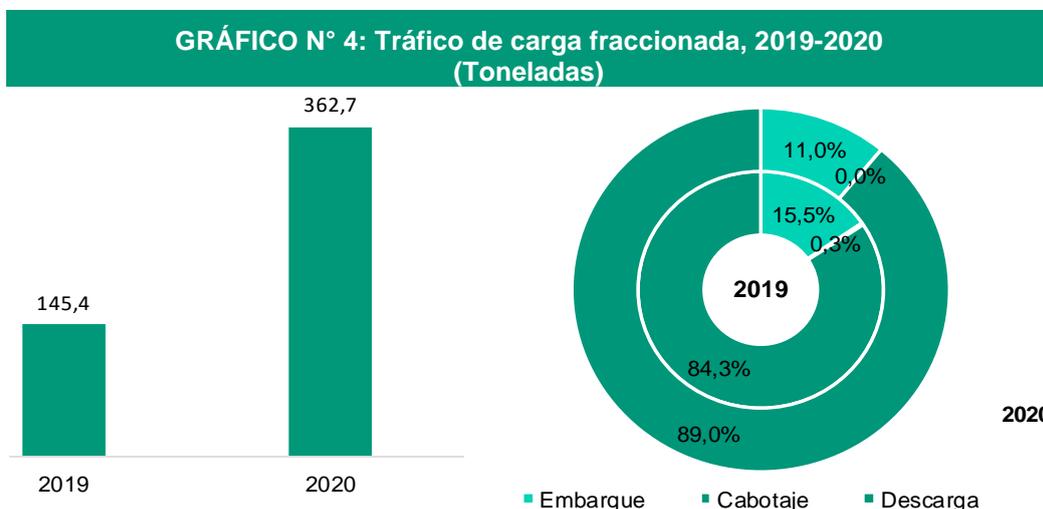
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

36. En el 2020 el Terminal Paracas movilizó 362,7 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, lo cual representó un incremento de 149,4% con relación al tráfico de carga fraccionada movilizada durante el año 2019 (145,4 miles de toneladas). En particular, las operaciones de descarga se incrementaron en 163,3% con relación al año 2019 y las de embarque en 77,9%.
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 año 2020 alcanzó una participación de 89,0%. Asimismo, debe precisarse que en el año 2020 no se realizaron operaciones de cobotaje en el TPGSM.



38. En el año 2020, los principales productos descargados en el TPGSM fueron palanquilla de acero (58,2%) y cemento (19,3%), los cuales son importados por las empresas Corporación Aceros Arequipa S.A.¹³ y Orica Mining Services Perú S.A., respectivamente. Asimismo, durante el año 2020 las palanquillas de acero fueron importadas principalmente de Ucrania, mientras que el cemento fue importado de Vietnam.¹⁴

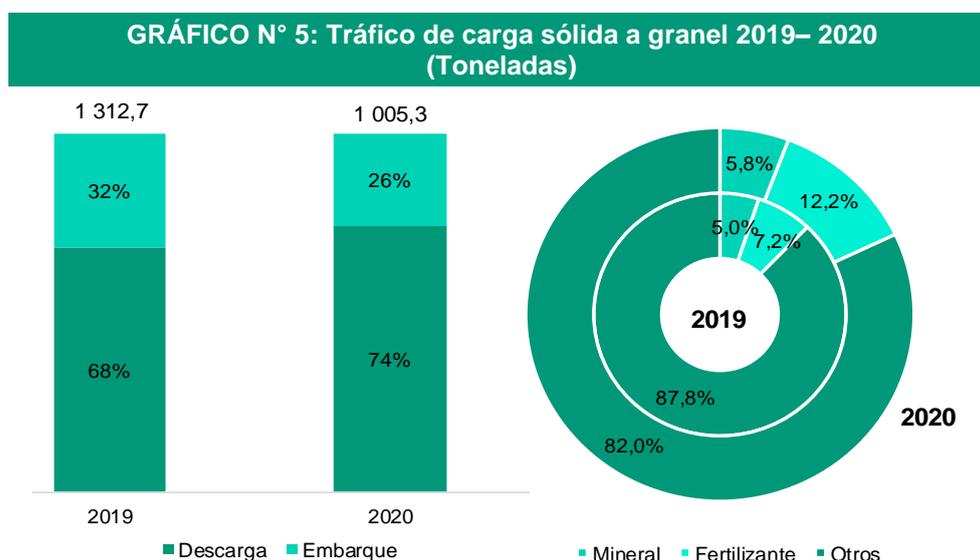


Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

39. En el año 2020 el tráfico de carga sólida a granel se redujo en 23,4% respecto al año anterior, dejando de movilizar 307,4 miles de toneladas en el referido año. Esto, principalmente, por una reducción de 38,4% en el embarque de este tipo de carga; al pasar de 418,6 miles de toneladas en el 2019 a 257,9 miles de toneladas en el año 2020.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹³ 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>.

¹⁴ Base de datos de VERITRADE.

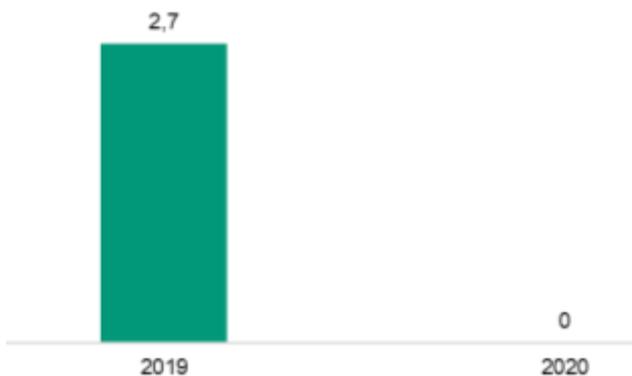


40. De otro lado, en el TPGSM este tipo de carga se caracteriza por estar concentrada en la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, en el año 2020 esta operación representó el 74,3% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año y en el 2019 alcanzó el 68,1%. El 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 duro, arrabio¹⁵, chatarra ferrosa¹⁶ y la sal solar industrial¹⁷; 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.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

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

GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga líquida a granel, 2019– 2020 (Toneladas)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

43. Cabe precisar que, la carga líquida a granel que ha venido movilizada el Concesionario ha estado destinada a la exportación de aceite crudo de pescado¹⁸, cuyo destino fueron países europeos como Dinamarca y Noruega¹⁹.

g) Servicio estándar de carga rodante

44. En el año 2020, al igual que en los años anteriores, en el TPGSM no se movilizó carga del tipo rodante. Cabe mencionar que solamente en junio del año 2015 se movilizó este tipo de carga en el terminal.

¹⁵ 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.

¹⁶ Se importa a través de la subpartida arancelaria 7204490000

¹⁷ Exportado bajo las subpartidas arancelarias 2501002000 y 2501009100.

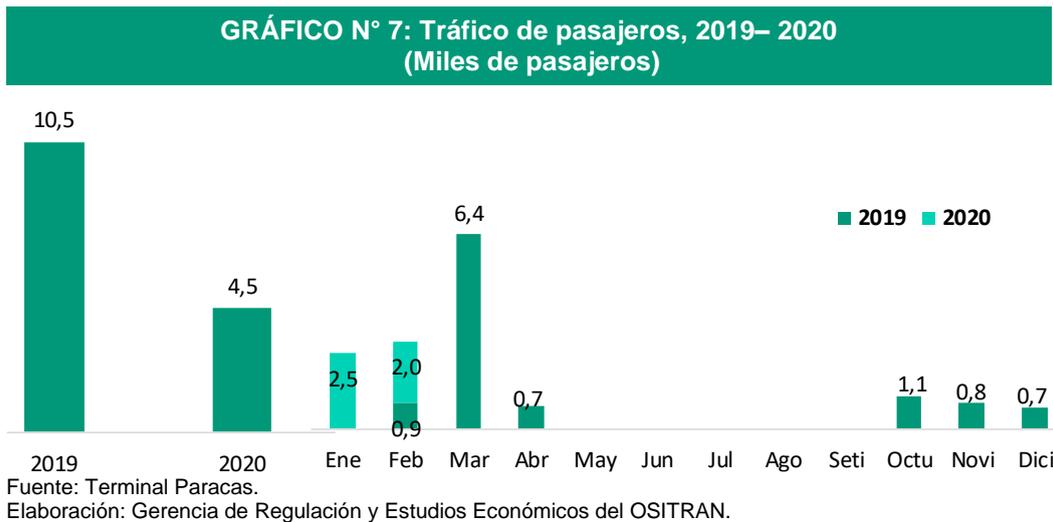
¹⁸ Dicho producto está vinculado a la subpartida arancelaria 1504201000.

¹⁹ De la base de datos de Sunat.



h) Servicio estándar de pasajeros

45. El Servicio Estándar de pasajeros se redujo en el último año, pasando de 10,5 miles de pasajeros en el 2019 a 4,5 miles de pasajeros en el 2020, lo cual representó una caída de 57,3% 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 en el TPGSM solo se registró en los dos primeros meses del año 2020, lo cual puede explicarse por las medidas tomadas por el gobierno para contrarrestar los efectos del COVID-19, como fueron el cierre de fronteras y la inmovilización obligatoria a nivel nacional.



47. El 100% de los pasajeros que llegaron/salieron del TPGSM en el 2020 lo realizaron mediante 5 empresas de cruceros: Princess Cruise Lines, Silver Shadow Shipping, Holland America Line, Balmoral Cruise Lines e Insignia Acquisition. Finalmente, si consideramos por grupo económico, en el 2020 el principal es el grupo Carnival Coporation & PLC²⁰ que en el TPGSM estuvo representado por Princess Cruise Lines (37,5%), Holland America Line (17,5%).

IV. TARIFAS Y PRECIOS

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 TPGSM fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. De otro lado, la Tarifa de los Servicios Especiales son resultado del proceso de Fijación de Tarifas de competencia del Ositrán previa opinión del Indecopi sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.
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 de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio RPI – X.

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



50. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por Ositrán y será revisado cada cinco años.
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 Ositrán para dicho quinquenio. Para los primeros años contados desde el inicio de la Explotación de la Concesión hasta el quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.
52. Por lo señalado, para el año 2020 correspondió actualizar las tarifas de los servicios regulados solamente en función a la inflación de los EE. UU. Así, y tal como se desprende del Cuadro N° 1, los cambios en las tarifas del 2020 no superan el 1,0 % respecto al año 2019. Cabe resaltar que el incremento acumulado de las tarifas, desde el 2014 al 2020, alcanzó en promedio el 8,7%.

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2019-2020
(En dólares, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	A partir de:	
		21/08/2019	21/08/2020
Servicio Estándar a la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,579	0,584
Servicio Estándar de Contenedores			
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	115,34	116,48
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	131,18	132,47
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	92,28	93,19
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	104,95	105,98
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	92,28	93,19
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	104,95	105,98
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	80,74	81,54
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	91,8	92,72
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	64,59	65,2
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	73,46	74,19
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor	134,86	136,19
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor	107,88	108,95
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada			
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	10,75	10,85
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	22,62	22,84
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	5,29	5,34
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1,07	1,08
Servicio Estándar para pasajeros			
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6,46	6,52

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 2020 su incremento alcanzó el 0,86 % y el incremento acumulado fue de 8,15%.
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 el Indecopi concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
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 0,96%.
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 0,85% a partir de agosto de 2020.



CUADRO N° 2: Precio de servicios a la nave, 2019-2020 (En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/08/2019	21/08/2020
Escotillas o tapas de bodegas			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	150,77	152,25
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	115,34	116,47
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	131,18	132,47
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	173	174,7
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	196,77	198,71
Re-estiba carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Tonelada	10,64	10,74
Re-estiba vía muelle	Tonelada	15,99	16,14
Re-estiba carga rodante			
Re-estiba vía nave	Tonelada	22,42	22,64
Re-estiba vía muelle	Tonelada	33,63	33,96
Re-estiba carga solida a granel			
Re-estiba vía nave	Tonelada	5,23	5,28
Re-estiba vía muelle	Tonelada	7,85	7,92
Servicio especiales de contenedores			
Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente o sobrepeso	or contenedo	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión power pack (clip - on o Gen set)	ntenedor/op	26,91	27,17
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	or contenedo	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	or contenedo	10,76	10,88
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	enedor/día o	75,39	76,13
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	EU/día o fra	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	EU/día o fra	8,61	8,69
Días: 9 - 15 (día o fracción)	EU/día o fra	10,77	10,87
Días: 16 en adelante (día o fracción)	EU/día o fra	16,15	16,3
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)	or TEU/perio	8,61	8,69
Días: 11 en adelante (día o fracción)	EU/día o fra	16,15	16,3
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)	EU/día o fra	8,61	8,69
Días: 11 en adelante (día o fracción)	EU/día o fra	16,15	16,3

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



CUADRO N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2019-2020 (En Soles, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de	
		21/08/2019	21/08/2020
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	21,53	21,74
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	32,29	32,60
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	45,22	45,66
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	80,77	81,56
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	183,08	184,88
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	236,92	239,25
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta congelada	Contenedor	419,24	423,37
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	75,39	76,13
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operaciór	26,91	27,17
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operaciór	21,53	21,74
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,38	5,43
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	129,21	130,48
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	193,85	195,76
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	107,70	108,76
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	129,22	130,49
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	19,37	19,56
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	26,91	27,17
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada			
Importación/exportación - 48 horas	tonelada o m3/Día o fracc	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	tonelada o m3/Día o fracc	1,07	1,08
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	tonelada o m3/Día o fracc	1,60	1,61
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	tonelada o m3/Día o fracc	2,14	2,16
Movimientos extras	Tonelada o m3	8,06	8,13
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,38	5,43
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracciór	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracciór	0,15	0,15
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracciór	0,20	0,20
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracciór	0,31	0,31
Servicios especiales carga rodante			
Uso aérea - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	26,91	27,17
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	10,76	10,86
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	8,06	8,13
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	26,91	27,17

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 2020. 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 Reglamento de Acceso del Concesionario, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

**CUADRO N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2019-2020
(En dólares, sin IGV)**

Servicio	2019		2020		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaje						
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	1/04/2019	31/03/2020			Adenda N° 4	0,00
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA			1/04/2020	31/03/2021	Contrato	0,00
Prácticos Marítimos S.A.- PRAMAR S.A.C.	24/11/2019	23/11/2020	24/11/2020	23/11/2021	Adenda N°6	0,00
Pilotos del Sur South Pilots S.A.			28/01/2020	27/01/2021	Contrato	0,00
Remolcaje						
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC.	8/03/2019	31/12/2019	1/01/2020	31/12/2020	Adenda N° 5	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	8/03/2019	31/12/2019	1/01/2020	31/12/2020	Adenda N° 5	112,55
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	4/06/2019	31/12/2019	1/01/2020	31/12/2020	Adenda N° 1	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Durante el año 2020, el servicio de practicaje fue prestado por tres empresas: TRAMARSA, PRAMAR y Pilotos del Sur South Pilots S.A.; mientras que, el servicio de remolcaje fue brindado por Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A. y Empresas Marítimas del Perú
61. El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practicaje es de USD 0,0.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

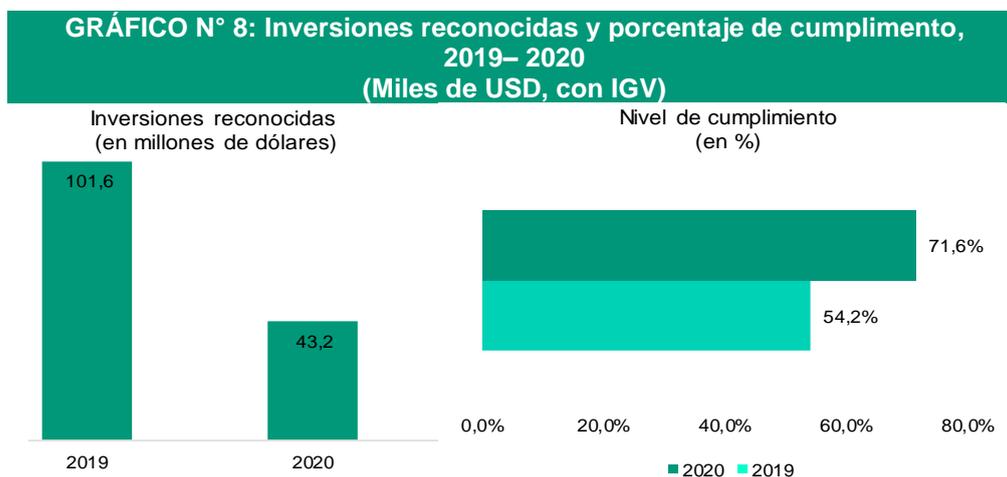
62. Como se ha mencionado, en el contrato de concesión del TPGSM las inversiones en infraestructura se han dividido en cuatro etapas, la primera señalada como Obras iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:
- Construcción y modernización de los Amarraderos 3 y 4.
 - Relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, será reforzado con pilotes de grava y otra alternativa técnica.
 - Construcción del área del antepuerto que garantice, mínimo de 1 Ha.



- Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad de menos doce (-12) metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de ingreso.
 - La remodelación del edificio administrativo y las instalaciones par al Aduana /SUNAT y otros que corresponda.
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 vagonetas de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos grúas móviles sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gráneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.
64. De acuerdo con el contrato de concesión, el monto de inversión referencial de la Etapa 1 asciende a USD 53 051 061 (en valores corrientes sin IGV).
65. Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda.
- a. Etapa 2:
- Se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas por año. Cabe notar que, al cierre de 2020, el total de carga atendida en el TPGSM ascendió a 1 525 332 toneladas.
 - Las inversiones a realizar en esta etapa consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá tener una longitud de 350 metros y ancho de 36 metros, con capacidad para soportar grúas pórticos preparadas para 14 metros de dragado y, (ii) trabajos de dragado para llegar a una profundización de hasta 12 metros, como mínimo, en la zona de maniobra.
 - En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con una grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro.
 - El monto de inversión referencial asciende a USD 28 858 365 (en valores corrientes sin IGV).
- b. Etapa 3:
- Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 60 000 TEU anuales. Al respecto, durante el año 2020 en el TPGM se movilizaron 21 049 TEU.
 - Las inversiones están comprendidas en mejoras del amarradero para contenedores, tales como que el patio de contenedores deberá tener un área inicial de 4,0 Ha., cuyo relleno deberá estar reforzado con pilotes de grava o similar.
 - En cuanto a la inversión en el equipamiento, se debe contar con una grúa pórtico, dos grúas RTG, dos *Reach-Stacker* con capacidad de elevar contenedores de 45 toneladas en pilas de 5 en la primera fila, tres chasis de contenedores de 45 pies y un elevador de contenedores para vacíos para aplicar como mínimo 5 niveles de altura.
 - El monto de inversión referencial asciende a USD 37 877 551 (en valores corrientes sin IGV).
- c. Etapa 4:
- Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 225 000 toneladas por año de granos limpios.
 - La inversión en obras comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5,25 Ha.



- En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con un sistema automatizado de descarga de gráneles sólidos limpios (absorbente, faja transportadora y silo) u otra inversión alternativa que permita el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad exigidos para esta etapa.
 - El monto de inversión referencial asciende a USD 11 332 307 (en valores corrientes sin IGV).
66. Desde el 28 de marzo de 2018²¹ 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.
67. Como se indicó en la subsección I.5. Hechos de importancia, en enero del año 2020 se terminaron de recibir las obras correspondientes a la Etapa 1. Entre los equipos adquiridos por el Concesionario en esta etapa se encuentran: dos grúas móviles Liebherr, seis cucharas para graneles, una tolva ecológica, entre otros.
68. Asimismo, en setiembre de 2020 se recibieron las obras de inversión “Pavimentos Obligatorios” de la Etapa 3. Finalmente, en el último trimestre del año se recibieron obras correspondientes a las Etapa 2: “Muelle N° 2” y “Muelle N°1, Pavimento I.C..4B”
69. En cuanto a las obras complementarias, durante el año 2020 el Concesionario realizó las siguientes inversiones en el TPGSM:
- IC 33: Reubicación de las Torres de Enfilamiento del Terminal
 - IC 34: Nuevo acceso al TPGSM y Balanzas
 - IC 37: Balanza para el pesaje de Camiones
 - IC 38: Bitas de tierra Sur y Norte
70. Lo anterior generó inversiones acumuladas ascendentes a USD 178,3 millones (incluido IGV) a diciembre de 2020, lo cual representó un avance de 71,6% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones)²². En particular, durante el año 2020 se registraron inversiones por un monto igual a USD 43,2 millones (incluido IGV).



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²¹ 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.

²² El monto de la inversión comprometida del Terminal Portuario Pisco comprende el importe referencial de las Etapas 1 a 4 referido en la Cláusula 1.29.69 del C.C. (USD 154 720 755,13 con IGV) y el importe de las Inversiones Complementarias establecido en el Anexo 9 de la Propuesta económica del Concesionario (USD 94 400 199,42 con IGV).



V.2. Pagos al Estado

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.
72. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación.

CUADRO N° 5: Pagos al Estado, 2019-2020 (En miles de soles)		
Concepto	2019	2020
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1 183,1	1 348,4
Ositrán	386,3	434,6
Total	1 569,4	1 783,0

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. El pago realizado por ambos conceptos en el 2020 alcanzó los S/. 1,8 millones, monto 13,6% mayor al pagado el año anterior. Es importante precisar que la retribución a la APN representó el 75,6% de los pagos al estado realizados por el Concesionario.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

74. Durante el año 2020, en el TPGSM se presentaron cinco accidentes, número mayor al presentado en el 2019 (tres). Estos accidentes conllevaron a que cinco personas resultaran heridas, sin ninguna muerte. Cabe mencionar que al no haber ningún accidente con fatalidad se puede concluir que la totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.



GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2020



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

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

75. Durante el año 2020 no se presentaron reclamos contra el Concesionario, ni se le aplicaron penalidades. Sin embargo, sí se le aplicaron seis sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM. En el Cuadro N° 6 se presenta el detalle de las sanciones impuestas en última instancia, donde se observa que los montos de las sanciones varían entre las 3,78 y 24,03 UIT.

CUADRO N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2020

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta
1	Obligaciones referidas a Niveles de Servicios y Productividad correspondientes al mes de agosto de 2015.	Cláusulas 1.29.101, 1.29.113 y 1.29.74, primer párrafo de la cláusula 8.21, primer y antepenúltimo párrafo del Anexo 3 del Contrato de Concesión.	10,78 UIT
2	Obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Quinto Trimestre de Explotación (setiembre - noviembre 2015).	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	24,03 UIT
3	Obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al Sexto Trimestre de Explotación (diciembre 2015 a febrero 2016).	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,78 UIT
4	Obligaciones referidas a Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - correspondiente al séptimo Trimestre de Explotación (marzo 2016 a mayo 2016).	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	7,55 UIT
5	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín - Pisco - por parte del Concesionario correspondiente al Octavo Trimestre de explotación.	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	5,01 UIT
6	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al Noveno Trimestre (setiembre de 2016 a noviembre de 2016).	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	9,03 UIT

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



VII. ESTADOS FINANCIEROS

76. Con relación a los impactos económicos de la pandemia COVID 19, el informe de dictamen de los auditores precisa los siguientes puntos:
- En cumplimiento del Decreto Supremo N° 008-2020-SA, la Compañía suspendió la construcción del puerto por un período de 70 días comprendidos desde el 16 de marzo hasta el 25 de mayo de 2020.
 - Pese a gozar de la condición de servicio público esencial, la Compañía vio parcialmente disminuido su desenvolvimiento económico, debido a que varios de sus clientes importantes si fueron afectados por la pandemia. Dicha situación implicó que la Gerencia de la Compañía adoptara medidas preventivas a nivel económico como reducción de personal, reducción de remuneraciones de ejecutivos y mandos medios entre otros. Esto fuera de las medidas de bioseguridad necesarias para proteger la vida y la salud de sus colaboradores.

VII.1. Estado de Resultados Integrales

77. En el año 2020, Terminal Paracas tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 13,6 millones, lo cual representó un incremento de 15,2% respecto al año anterior, lo cual es explicado principalmente por un aumento de los ingresos por carga sólida, fraccionada y líquida y por un aumento de los servicios especiales en función a la nave y a la carga.
78. Adicionalmente, durante el año 2020 el Concesionario ha registrado ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 30,8 millones, lo cual representó una disminución de USD 74,4 millones (70,7%). Sin embargo, estos ingresos corresponden exactamente al costo por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio. Cabe mencionar que los ingresos por el servicio de construcción se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. Asimismo, debe señalarse que este tipo de ingresos surgen a partir del inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas, la cual se inició en marzo de 2018.
79. Los costos del servicio portuario, en el ejercicio 2020, ascendieron a USD 10,3 millones, representando un incremento de USD 3,6 millones (54,4%) respecto al ejercicio 2019. Como resultado de los ingresos y costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2020, la utilidad bruta ascendió a USD 3,4 millones, representando una disminución de USD 1,8 millones (35,2%) respecto al ejercicio 2019.
80. Respecto al ejercicio 2019, en el ejercicio 2020 los gastos de administración ascendieron a USD 9,3 millones, lo que representó un incremento de USD 3,6 millones (64,4%) y los gastos de venta ascendieron a USD 543 mil, mostrando un incremento de USD 285 mil (110,5%), con dichos resultados, se generó una pérdida operativa de USD 6,5 millones, representando una disminución de USD 5,8 millones respecto a la utilidad operativa del ejercicio 2019.



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

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos por servicios portuarios	13 646	11 848	100,0%	100,0%	15,2%	1 798
Ingresos por servicios de construcción	30 806	105 246	-	-	-70,7%	(74 440)
Costo por servicios portuarios	(10 288)	(6 665)	-75,4%	-56,3%	54,4%	(3 623)
Costo por servicios de construcción	(30 806)	(105 246)	-	-	-70,7%	74 440
Utilidad bruta	3 358	5 183	24,6%	43,7%	-35,2%	(1 825)
Gastos de administración	(9 311)	(5 665)	-68,2%	-47,8%	64,4%	(3 646)
Gastos de ventas	(543)	(258)	-4,0%	-2,2%	110,5%	(285)
Utilidad operativa	(6 496)	(740)	-47,6%	-6,2%	777,8%	(5 756)
Otros ingresos	99	79	0,7%	0,7%	25,3%	20
Otros gastos	(424)	(396)	-3,1%	-3,3%	7,1%	(28)
Ingresos financieros	587	26	4,3%	0,2%	2157,7%	561
Gastos financieros	(10 726)	(1 323)	-78,6%	-11,2%	710,7%	(9 403)
Diferencia por conversión	(860)	(25)	-6%	0%	3340,0%	(835)
Utilidad antes de impuesto a la renta	(17 820)	(2 379)	-130,6%	-20,1%	649,1%	(15 441)
Impuesto a la renta	7 965	640	58%	5%	1144,5%	7 325
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	(9 855)	(1 739)	-72%	-15%	466,7%	(8 116)
Instrumentos derivados - cobertura de riesgo de tasa	(5 710)	(5 251)	-42%	-44%	8,7%	(459)
Ajuste en el impuesto a las ganancias	(2 460)	1 365	-18%	12%	-280,2%	(3 825)
Resultado y otros resultados integrales	(18 025)	(5 625)	-132%	-47%	220,4%	(12 400)

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

81. Los gastos financieros tuvieron un incremento significativo en el ejercicio 2020, ascendiendo a USD 10,7 millones, lo que representan un incremento de USD 9,4 millones (710,7%) respecto al ejercicio 2019. Es necesario indicar que en el ejercicio 2020 los gastos financieros se componen en su totalidad por intereses de préstamos.
82. Considerando los cambios en las cuentas del estado de resultados, en el ejercicio 2020, se obtuvo una pérdida neta de USD 9,9 millones, lo que implica un aumento de pérdida de USD 8,1 millones respecto al ejercicio 2019. Finalmente, en el ejercicio 2020 se dio un aumento de la reserva de cobertura de flujo de efectivo para instrumentos derivados de USD 5,7 millones, representando un incremento de USD 459 mil (8,7%) respecto al ejercicio 2019, con lo cual la cuenta resultado y otros resultados integrales asciende a un valor negativo de USD 18,0 millones, mostrando una disminución de USD 12,4 millones respecto al ejercicio 2019.
83. En el 2020, los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 13,6 millones, representando un aumento de USD 1,8 millones (15,2%) respecto al ejercicio 2019. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de los ingresos:

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

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicios Portuarios	13 646	11 848	100,0%	100,0%	15,2%	1 798
Carga sólida, fraccionada y líquida	10 042	8 826	73,6%	74,5%	13,8%	1 216
Servicios especiales en función a la nave y a la carga	2 708	728	19,8%	6,1%	272,0%	1 980
Uso de amarradero	496	588	3,6%	5,0%	-15,6%	(92)
Servicios especiales no regulados	400	336	2,9%	2,8%	19,0%	64
Otros	-	1 370	0,0%	11,6%	-100,0%	(1 370)
Servicio de Construcción	30 806	105 246	100,0%	100,0%	-70,7%	(74 440)
Desarrollo del proyecto	30 806	105 246	100,0%	100,0%	-70,7%	(74 440)
Total	44 452	117 094	100,0%	100,0%	-62,0%	(72 642)

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



84. Del cuadro anterior se aprecia que en el ejercicio 2020, los ingresos portuarios por carga sólida, fraccionada y líquida ascendieron a USD 10,0 millones representando el 73,6% de los ingresos por Servicios Portuarios, lo que implica un aumento de USD 1,2 millones (13,8%) millones respecto al ejercicio 2019; asimismo, los servicios especiales en función a la nave y a la carga ascendieron a USD 2,7 millones, representando el 19,8% de los ingresos por Servicios Portuarios, lo que representó un incremento de USD 2,0 millones (272,0%) respecto al ejercicio 2019. En cuanto a los ingresos por los servicios por uso de amarradero, estos disminuyeron en 15,6% al pasar de USD 588 mil en el año 2019 a USD 496 miles en el año 2020; por otro lado, los ingresos por los servicios especiales no regulados se incrementaron en conjunto en USD 64 mil (19,0%).
85. Por otro lado, el costo por servicios portuarios, en el ejercicio 2020 ascendió a USD 10,3 millones, significando un incremento de USD 3,6 millones (54,4%) respecto al ejercicio 2019, dentro de sus principales componentes, se aprecia que las cargas de personal ascendieron a USD 2,0 millones, representando el 19,7% de los costos por servicios portuarios, significando una disminución de USD 293 mil (12,6%) respecto al ejercicio 2019; por otro lado, la compra de suministros ascendió a USD 880 mil, representando el 8,6% de los costos por servicios portuarios, mostrando una disminución de USD 513 mil (36,8%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 880 mil, representando el 8,6% del costo por servicios portuarios, lo que muestra una disminución de USD 317 mil (26,5%) respecto al ejercicio 2019.

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

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Costo por servicios portuarios	10 288	6 665	100,0%	100,0%	54,4%	3 623
Cargas del personal	2 029	2 322	19,7%	34,8%	-12,6%	(293)
Servicios prestados por terceros	880	1 197	8,6%	18,0%	-26,5%	(317)
Compra de suministros	880	1 393	8,6%	20,9%	-36,8%	(513)
Amortización	5 867	1 125	57,0%	16,9%	421,5%	4 742
Retribución al Estado Peruano - APN	409	356	4,0%	5,3%	14,9%	53
Aporte por regulación - OSITRAN	138	121	1,3%	1,8%	14,0%	17
Depreciación	62	58	0,6%	0,9%	6,9%	4
Cargas diversas de gestión	21	92	0,2%	1,4%	-77,2%	(71)
Otros tributos	2	1	0,0%	0,0%	100,0%	1
Costo por construcción	30 806	105 246	100,0%	100,0%	-70,7%	(74 440)
Desarrollo del proyecto	30 806	105 246	100,0%	100,0%	-70,7%	(74 440)
Total	41 094	111 911	100,0%	100,0%	-63,3%	(70 817)

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

86. Las otras partidas que componen el costo de servicios portuarios, como amortización, retribución al Estado Peruano, Aporte por regulación al Ositrán, depreciación, cargas diversas de gestión y otros tributos, en conjunto representan el 63,2% de los costos por servicios portuarios, significando un incremento de USD 4,7 millones (270,7%) respecto al ejercicio 2019.
87. El gasto de administración, en el ejercicio 2020 ascendió a USD 9,3 millones, lo que significa un incremento de USD 3,6 millones (64,4%) respecto al ejercicio 2019; dentro de sus principales componentes, se aprecia que los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 5,8 millones, representando el 62,5% de los gastos de administración, lo que significa un incremento de USD 3,5 millones (151,8%) respecto al ejercicio 2019; por otro lado, las cargas de personal ascendieron a USD 1,8 millones, representando el 18,8% de los gastos de administración, lo que muestra una disminución de USD 334 mil (16,0%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 1,1 millones, representando el 12,0% de los gastos de administración, lo que significa un aumento de USD 389 mil (53,5%) respecto al ejercicio 2019.



88. Las otras partidas que componen los gastos de administración, como depreciación, amortización, compra de suministros, tributos y enajenación de activos, en conjunto ascienden a USD 625 mil y representan el 6,7% de los gastos de administración, lo que muestra un incremento de USD 83 mil (15,3%) respecto al ejercicio 2019.

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

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicios prestados por terceros	5 819	2 311	62,5%	40,8%	151,8%	3 508
Cargas de personal	1 751	2 085	18,8%	36,8%	-16,0%	(334)
Cargas diversas de gestión	1 116	727	12,0%	12,8%	53,5%	389
Depreciación	286	292	3,1%	5,2%	-2,1%	(6,0)
Amortización	130	90	1,4%	1,6%	44,4%	40,0
Compra de suministros	35	81	0,4%	1,4%	-56,8%	(46,0)
Tributos	156	79	1,7%	1,4%	97,5%	77,0
Enajenación de activos	18	-	0,2%	0,0%	-	18,0
Total	9 311	5 665	100,0%	100,0%	64,4%	3 646

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

VII.2. Estado de Situación Financiera

89. 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.
90. Con respecto a la evolución de las cuentas del activo, se observa que en el ejercicio 2020 el activo total se incrementó en USD 34,0 millones (18%) respecto al ejercicio 2019, pasando de USD 193,5 millones a USD 227,6 millones, este incremento se explica principalmente por el aumento en USD 25,9 millones (14%) del activo no corriente, debido principalmente a un incremento de USD 20,7 millones (11%) del activo intangible (que pasó de USD 180,6 millones a USD 201,3 millones). Por su parte, el activo corriente aumentó en USD 8,2 millones (97%), debido principalmente a un aumento de USD 12,6 millones (1147%) de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo y a una disminución de USD 2,0 millones (57%) de otras cuentas por cobrar.

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

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	16 583	8 414	PASIVO CORRIENTE	9 873	17 242
Efectivo y equivalentes de efectivo	13 704	1 099	Cuentas por pagar comerciales	7 795	15 369
Inversiones a valor razonable	0	9	Pasivos por arrendamiento	32	40
Cuentas por cobrar comerciales	834	1 024	Otras cuentas por pagar	2 046	1 833
Otras cuentas por cobrar	1 522	3 563			
Suministros	469	468	PASIVO NO CORRIENTE	190 154	148 857
Gastos pagados por anticipado	54	2 251	Pasivos por arrendamiento	0	32
			Préstamos de accionistas	33 574	21 262
			Obligaciones financieras	141 086	117 192
			Instrumento financiero derivado	15 494	10 371
ACTIVO NO CORRIENTE	211 050	185 124	TOTAL PASIVO	200 027	166 099
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 459	1 657			
Activos intangibles	201 252	180 551	PATRIMONIO NETO	27 606	27 439
Activos por derecho de uso	66	90	Capital emitido	30 147	27 054
Activo por impuestos diferido	8 273	2 826	Capital adicional	15 174	0
			Reserva legal	884	884
			Reserva de cobertura	(15 171)	(7 001)
			Resultados acumulados	(3 428)	6 502
TOTAL ACTIVO	227 633	193 538	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	227 633	193 538

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



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

ACTIVO	Al 31 de diciembre		2020 / 2019	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		2020 / 2019
	2020	2019			2020	2019	
ACTIVO CORRIENTE	7%	4%	97%	PASIVO CORRIENTE	4%	9%	-43%
Efectivo y equivalentes de efectivo	6%	1%	1147%	Cuentas por pagar comerciales	3%	8%	-49%
Inversiones a valor razonable	0%	0%	-100%	Pasivos por arrendamiento	0%	0%	-20%
Cuentas por cobrar comerciales	0%	1%	-19%	Otras cuentas por pagar	1%	1%	12%
Otras cuentas por cobrar	1%	2%	-57%				
Suministros	0%	0%	0%	PASIVO NO CORRIENTE	84%	77%	28%
Gastos pagados por anticipado	0%	1%	-98%	Pasivos por arrendamiento	0%	0%	-100%
				Préstamos de accionistas	15%	11%	58%
				Obligaciones financieras	62%	61%	20%
				Instrumento financiero derivado	7%	5%	49%
ACTIVO NO CORRIENTE	93%	96%	14%	TOTAL PASIVO	88%	86%	20%
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	1%	-12%				
Activos intangibles	88%	93%	11%	PATRIMONIO NETO	12%	14%	1%
Activos por derecho de uso	0%	0%	-27%	Capital emitido	13%	14%	11%
Activo por impuestos diferido	4%	1%	193%	Capital adicional	7%	0%	-
				Reserva legal	0%	0%	0%
				Reserva de cobertura	-7%	-4%	117%
				Resultados acumulados	-2%	3%	-153%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	18%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	18%

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

91. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2020, este ascendió a USD 200,0 millones, representando el 88% del activo total y significando un incremento de USD 33,9 (20%) respecto al pasivo total del ejercicio 2019, este incremento se explica principalmente por: i) el aumento del pasivo no corriente en USD 41,3 millones (28%), el cual a su vez es explicado por un aumento de las obligaciones financieras en USD 23,9 millones (20,0%) y un aumento de préstamos de accionistas de USD 12,3 millones (58%); y por una disminución del pasivo corriente de USD 7,4 millones (43%), explicado por una disminución de las cuentas por pagar comerciales de USD 7,6 millones (49%).
92. En el caso del patrimonio neto, este asciende a 27,6 millones en el ejercicio 2020, representando un aumento de USD 167 mil (1%), respecto al ejercicio 2019, el crecimiento marginal del patrimonio se debe principalmente a un aumento del capital emitido en USD 3,1 millones (11%), al aumento de capital adicional de USD 15,2 millones, al aumento de la reserva de cobertura (pérdida no realizada) de USD 7,0 millones a USD 15,2 millones y a una disminución de la cuenta resultados acumulados de USD 6,5 a negativo en USD 3,0 millones (en el ejercicio 2020 se generó una pérdida neta).

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

93. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2020, la empresa presenta ratios de liquidez mayores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta, lo cual refleja los recursos de corto plazo de la empresa cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Esta situación se debe principalmente, por el lado del pasivo corriente, a una disminución de USD 7,6 millones de las cuentas por pagar comerciales; por el lado del activo corriente, esta situación es explicada por un aumento de USD 12,6 millones del efectivo y equivalentes de efectivo y una disminución de USD 2,0 millones de otras cuentas por cobrar.
94. Del cuadro se aprecia que en el ejercicio 2020, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2019, así el ratio de liquidez clásica aumentó de 0,49 a 1,68, con lo cual, por cada dólar de pasivo corriente existe USD 1,68 de activo corriente como respaldo.



95. Asimismo, en el ejercicio 2020, el ratio de prueba ácida aumentó de 0,33 a 1,63 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,06 a 1,39. En el primer caso, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 1,63 de activo corriente descontado los suministros y servicios contratados por anticipado), en el segundo caso por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 1,39 de saldo de caja bancos como respaldo.

CUADRO N° 13: Ratios de liquidez

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,68	0,49
Prueba ácida	1,63	0,33
Liquidez absoluta	1,39	0,06

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

b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

96. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia, 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 Deuda, se evidencia en términos relativos un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2020 con relación al ejercicio 2019.
97. Esta situación es explicada porque, en el ejercicio 2020, el endeudamiento de la empresa ha aumentado, debido a que la ejecución de inversiones es financiada con deuda bancaria, en tal sentido, las cuentas préstamos de accionistas y obligaciones financieras han aumentado de USD 138,5 millones en el ejercicio 2019 a USD 174,7 millones en el ejercicio 2020.
98. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 7,2 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2019 se aprecia que dicho ratio señala que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 6,1 de deuda, denotando un aumento en la relación recursos de terceros vs recursos propios.
99. El ratio endeudamiento del Activo, también aumenta en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019, así, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 87,9% por el pasivo total, en el ejercicio 2019 el valor de este ratio es de 85,8%, denotando un aumento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
100. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020, el 4,9% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 10,4% en el ejercicio 2019, lo cual refleja que en términos relativos la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
101. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,1 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2019 este indicador es de 1,2, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2020 la empresa disminuyó su nivel de solvencia al disminuir la relación activo total sobre pasivo total.



CUADRO N° 14: Ratios de endeudamiento

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	7,2	6,1
Endeudamiento del Activo	87,9%	85,8%
Calidad de la Deuda	4,9%	10,4%
Índice de Solvencia	1,1	1,2

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

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

102. 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 bruto²³ ha disminuido, al pasar de 43,7% en el ejercicio 2019 a 24,6% en el ejercicio 2020. Respecto al margen operativo²⁴, este es negativo en 6,2% en el 2019 y negativo en 47,6% en el 2020, estos resultados se explican porque el incremento de los ingresos operativos se ha dado en una proporción menor al incremento de los costos operativos.
103. De igual forma, el margen neto²⁵ presenta una disminución al pasar de -14,7% en el ejercicio 2019 a -72,2% en el ejercicio 2020, lo que muestra que en el año 2020 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 72,2 de pérdida neta. Esta disminución se explica principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa y por un incremento de los costos financieros.
104. El margen EBITDA²⁶ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias; así, en el ejercicio 2020 registra una significativa disminución respecto al ejercicio 2019, al pasar de 7,2% a negativo en 0,9%, lo cual significa que en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se genera un EBITDA negativo de USD 0,9, denotando una disminución en términos relativos del flujo de caja operativo.
105. El ROE²⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2020 el ROE disminuye respecto al ejercicio 2019 al pasar de -6,3% a -35,7%. Este ratio se interpreta como, en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 35,7; mientras que, en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 6,3. La disminución de este indicador es consistente con la disminución de los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA.
106. El ROA²⁸ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, este indicador también presenta una disminución, de 0,9% en 2019 a un valor negativo de 4,3% en el 2020, la disminución de este indicador se debe a la disminución de la utilidad neta y al aumento del activo total (mayores inversiones).

²³ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁴ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

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

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



CUADRO N° 15: Ratios de rentabilidad

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	24,6%	43,7%
Margen Operativo	-47,6%	-6,2%
Margen Neto	-72,2%	-14,7%
Margen EBITDA	-0,9%	7,2%
ROE	-35,7%	-6,3%
ROA	-4,3%	-0,9%

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



VIII. CONCLUSIONES

107. El informe de desempeño del año 2020 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- Durante el año 2020, el TPGSM atendió a 148 naves, un 8,6% menor a lo registrado en el año 2019 (162 naves). El 66,2 % de las naves atendidas correspondió al servicio de *tramp* y el 33,8% al de línea.
- En cuanto a la carga movilizada, durante el año 2020 esta alcanzó 1,5 millones de toneladas, un 3,2% menor a lo registrado en el año previo. El principal tipo de carga que moviliza el TPGSM es la carga granel sólida, que en el 2020 tuvo una participación de 65,9%; en segundo lugar, se encontró la carga fraccionada con una participación de 23,8%, seguida de la carga contenerizada (10,3%). Las dos operaciones que se realizaron en el 2020 fueron importaciones y exportaciones, con una participación sobre la carga total movilizada de 70,7% y 29,3%, respectivamente.
- El Contrato de Concesión establece ajustes anuales de las tarifas en función a la inflación de los EE.UU., es por lo que, en agosto de 2020 las tarifas de los servicios estándar se ajustaron, este ajuste no superó el 1,0% respecto al año anterior, lo cual implica un incremento acumulado promedio de 8,7% 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 los cargos de acceso, se renovaron cinco contratos de acceso vigentes en el 2020 (2 para brindar el servicio de practicaje y 3 para brindar el servicio de remolcaje) bajo las mismas condiciones, esto es, un cargo de USD 0,0 para los usuarios intermedios que brindan el servicio de practicaje y de USD 112,55 para los que brindan el servicio de remolcaje. Adicionalmente, se suscribieron dos nuevos contratos de acceso para el servicio de practicaje con las empresas Pilotos del Sur South Pilots S.A. y Trabajos Marítimos S.A. – TRAMARSA.
- El Terminal Paracas tuvo inversiones reconocidas por un monto de USD 43,2 millones, lo que generó inversiones reconocidas acumuladas de USD 178,3 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 71,6% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En cuanto a pagos al Estado, el Concesionario desembolsó la suma de S/ 1,8 millones por retribución (S/ 1,3 millones) y aporte por regulación (S/ 434,6 miles), que representó un incremento de 13,6% respecto al año anterior.
- En cuanto al desempeño operativo, Terminal Paracas presentó cinco accidentes, que generó similar número de personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Por otro lado, no se presentaron reclamos al Concesionario, sin embargo, sí se le impusieron seis sanciones por incumplimientos de los niveles de servicios y productividad, que en conjunto ascendieron a 60,18 UIT.
- Los ingresos del Concesionario en el año 2020 mostraron un incremento de 15,2% respecto al año anterior, al pasar de USD 11,8 millones a USD 13,6 millones lo cual es explicado principalmente por un aumento de los ingresos por carga sólida, fraccionada y líquida y por un aumento de los servicios especiales en función a la nave y a la carga.
- Los activos se incrementaron en 17,6% al pasar de USD 193,5 millones en el año 2019 a USD 227,6 millones en el año 2020. Este incremento se sustenta en las cuentas efectivo y equivalentes de efectivo y activos intangibles, que se incrementaron en 1147% y 11% respectivamente. De otro lado, el pasivo se incrementó 20% (USD 33,9 millones), principalmente por el incremento de la cuenta obligaciones financieras en 20%. Finalmente, los ratios financieros han mostrado una reducción en los ratios de rentabilidad, un menor nivel de solvencia y una mayor liquidez.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	<p>El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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</p> <p>Etapa 2: USD 29 millones</p> <p>Etapa 3: USD 38 millones</p> <p>Etapa 4: USD 11 millones</p> <p>Total: USD 131 millones</p> <p>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			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corresponde al Regulador llevar a cabo el procedimiento de determinación de incumplimientos contractuales del Concesionario y aplicar las penalidades contractuales establecidas. ▪ El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero. ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT) - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT) - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT) - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT) - Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT) - Garantías (entre 8 y 80 UIT) - Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10% del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales: (0,8 UIT para todos los casos) 	Cláusula XVIII. (p. 123-124) Anexo 17 (p. 171-176)
17	Causales de caducidad	<p>Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 103-106)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de Ingresos o costos del Concesionario. ▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio; y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación. ▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10%, se procederá a restablecerlo otorgando una 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)</p> <p>Cláusula 10.4. (p. 87)</p> <p>Cláusula 10.5. (p. 87-88)</p> <p>Cláusula 10.6. (p. 88-89)</p> <p>Cláusula 10.7. (p. 89-90)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)</p> <p>Anexo 3</p>



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 - 2020

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	150
Carga total atendida	Toneladas	669 036,0	1 692 488,0	1 239 577,0	1 640 516,0	1 679 484,0	1 575 291,1	1 525 331,8

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

Carga	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2	157 339,2
Fraccionada	Toneladas	60 569,0	263 510,0	344 009,0	244 819,0	318 239,0	145 439,9	362 707,2
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1	0,000
Graneles sólidos 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	1 005 285,3
Contenedores	Unidades	-	9 631,0	0,000	0,000	0,000	0,000	-
Contenedores	TEU	-	1 011,0	1 044,0	6 251,0	1 625,0	7 524,0	10 821,0
Pasajeros	personas	2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528	4 497

Ingresos

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

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy López Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante