



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: Junio de 2023

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición Accionaria del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	10
II.1. Servicios estándar.....	10
II.2. Servicios especiales.....	11
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	11
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	12
III.1. Principales clientes	12
III.2. Tráfico de servicios	12
IV. TARIFAS Y PRECIOS	16
IV.1. Tarifas	16
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	21
V.1. Inversiones.....	21
V.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Niveles de servicio y productividad	24
VI.2. Accidentes	25
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	26
VII. ESTADOS FINANCIEROS	27
VII.1. Estado de Resultados Integrales	27
VII.2. Estado de Situación Financiera	30
VII.3. Ratios Financieros	31
VIII. CONCLUSIONES	34
ANEXOS.....	36
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	36
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	41

CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2021 - 2022.....	17
Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2021 - 2022.....	19
Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2021 - 2022	20
Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practica y remolcaje, 2021 - 2022	21
Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2021 - 2022	23
Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2022	27
Cuadro N° 7: Estado de resultados integrales	28
Cuadro N° 8: Ingresos de contratos con clientes (en miles de USD)	29
Cuadro N° 9: Costos del Servicio (en miles de USD).....	29
Cuadro N° 10: Gastos de administración	30
Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera	30
Cuadro N° 12: Estado de Situación Financiera	31
Cuadro N° 13: Ratios de liquidez	31
Cuadro N° 14: Ratios de endeudamiento.....	32
Cuadro N° 15: Ratios de rentabilidad.....	33

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2021 - 2022	12
Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2021 - 2022.....	13
Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2021 - 2022.....	14
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2021 - 2022	15
Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2021- 2022.....	15
Gráfico N° 6: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2022	16
Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2022.....	23
Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2022	24
Gráfico N° 9: Niveles de rendimiento, 2022	25
Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2022	26
Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2021 - 2022	26

ILUSTRACIÓN

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

RESUMEN EJECUTIVO

En el presente informe se realiza una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TPGSM) durante el transcurso del año 2022. El informe describe el comportamiento de las principales variables de la empresa, como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicio y productividad), inversiones, entre otros.

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

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

En el transcurso del año 2022, la evolución del número de naves atendidas en el TPGSM, en el 2022 recaló en el Terminal Paracas 209 naves, lo que representó un aumento del 25,1% con relación al año anterior en que se atendieron 167 naves. El tráfico total de carga fue de 2,8 millones de toneladas, un 30,7% por encima de lo registrado en el año previo (2,2 millones de toneladas).

Por su parte, el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 2,7 miles de TEU, lo que resultó en una caída de 30,9% respecto al año 2021, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (95,6%). Asimismo, alcanzó a movilizar 2,7 miles de TEU contenedores vacíos, acusando una caída del 19,6% con relación a lo movilizó el año 2021, explicada por una menor descarga de contenedores vacíos de 40 pies.

El terminal registró 693,0 miles de toneladas bajo operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, creciendo un 15,7% con respecto al año 2021. También se movilizó 2,1 millones de toneladas de carga sólida a granel, 42,2% por encima del año 2021, equivalente a 611,5 miles de toneladas adicionales. La carga rodante registró 1,24 miles de toneladas de tráfico, un 46,2% por debajo del nivel registrado el 2021. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, luego de no demandarse este servicio en el 2021, en el 2022 recaló cuatro naves durante el último trimestre del año, totalizando 1984 pasajeros internacionales.

La actualización de las tarifas promedio de los servicios regulados en el 2022, respecto a su variación máxima permitida, resultó ser del 8,52%. La variación de las tarifas estuvieron entre el 8,46% y 8,52% de crecimiento respecto al año previo, con excepción de los servicios de *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies* y de *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies*, que registraron tasas del 23,42% y -5,09%, respectivamente.

De otro lado, en el 2022 estuvieron vigentes cuatro contratos de acceso, dos para los servicios de practica y dos para el de remolcaje, siendo todos contratos renovados. Los contratos de acceso fueron renovados con el mismo cargo de acceso; esto es, para el acceso a brindar el servicio de practica el cargo fue de USD 112,55 y para el servicio de remolcaje fue de USD 0,0.

Durante el año 2022, no se reconocieron inversiones, por lo que, las inversiones acumuladas se mantienen en USD 182,0 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 73,0% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En lo relativo a los pagos realizados al Estado, en el 2022 alcanzó los S/. 5,2 millones, 57,5% por encima del año 2021, remarcando que la *Retribución a la APN* representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (74,6%) de los pagos al estado realizados por el Concesionario, quedando el resto en el *Aporte por regulación*.

En cuanto a los resultados para los niveles de servicio registrados en el terminal el 2022, los indicadores que presentaron operaciones que incumplieron los tiempos máximos exigidos fueron los de tiempos para el *inicio de operaciones comerciales de la nave, entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel*,

recepción de contenedores y entrega de contenedores, en 21 (10,2%), 0 (0,0%), 32 278 (59,1%), 17 (0,7%) y 75 (2,4%) oportunidades, respectivamente. Sin embargo, la revisión de los correspondientes indicadores en términos de límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que superó el tiempo máximo para el promedio trimestral exigido fue el de *Tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave*. Respecto a los indicadores de productividad, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores a los mínimos establecidos.

En el 2022, se produjeron veinticinco accidentes en la concesión, lo cual tuvo como resultado el mismo número de personas heridas; no habiéndose registrado ningún fallecido producto de dichos eventos. De otro lado, se presentaron 11 reclamos contra el Concesionario; asimismo, le fueron aplicadas cinco sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM.

Los ingresos por servicios portuarios del terminal ascendieron a USD 34,9 millones, USD 14,4 millones (70,7%) por encima del año 2021, explicado en el aumento de los ingresos por servicios de *Carga sólida, fraccionada y líquida* y *Servicios especiales en función a la nave y a la carga*. Los costos del servicio portuario ascendieron a USD 24,7 millones, USD 9,3 millones (60,1%) por encima de lo registrado en el 2021. Los gastos administrativos alcanzaron los USD 5,5 millones, USD 0,4 millones (-7,3%) menos que el ejercicio previo.

Estos resultados determinaron, principalmente, una utilidad operativa de USD 4,4 millones, USD 5,5 millones por encima de las pérdidas del ejercicio 2021, y una pérdida neta de USD 4,9 millones, reduciéndose en USD 2,8 millones respecto al ejercicio anterior. En el ejercicio 2022 el incremento en los instrumentos de reserva de cobertura de flujo de efectivo alcanzó los USD 5,5 millones (+84,8%), con lo cual, la cuenta resultado y otros resultados integrales registraron un valor de USD 7,0 millones, mejorando en USD 8,2 millones respecto al ejercicio 2021, cuando registró una pérdida de USD 1,2 millones.

Durante el ejercicio 2022, el activo total decreció en USD 1,8 millones (-0,9%) respecto al ejercicio 2021, pasando de USD 212,3 millones a USD 210,5 millones. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, este ascendió a USD 150,8 millones, registrando una disminución de 20,9% (USD 39,9 millones menos) explicada por la caída del pasivo no corriente en USD 40,6 millones (-21,8%). Finalmente, el patrimonio neto ascendió a 59,7 millones en el ejercicio 2022, lo que significó un incremento de USD 38,1 millones (176,0%) respecto al año previo, causada, en gran parte, por el mayor saldo en la cuenta capital adicional, la que creció en USD 40,0 millones.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. Al 31 de diciembre del año 2021, el accionariado del Terminal Paracas estaba compuesto por: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%). Por tanto, se mantiene la estructura de propiedad del año 2021.
2. Servinoga S.L. pertenece al Grupo Nogar que es un Holding empresarial compuesto por 11 compañías, con más de 50 años de experiencia en comercio marítimo, operación portuaria y logística, el cual opera 7 terminales en España y Portugal. Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. tiene sus principales negocios concentrados en infraestructura, concesión de autopistas, terminales portuarios, administración de parques nacionales, producción de energía renovable y fondos de inversión. Por su parte, Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. desarrolla sus actividades en los sectores de infraestructura portuaria, aeroportuaria y obras industriales¹.
3. Es importante indicar que la Concesión inició con la siguiente composición accionarial: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (27,5%) y Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (27,5%) y Fortesolo Servicios Integrados Ltda. (10,0%).

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

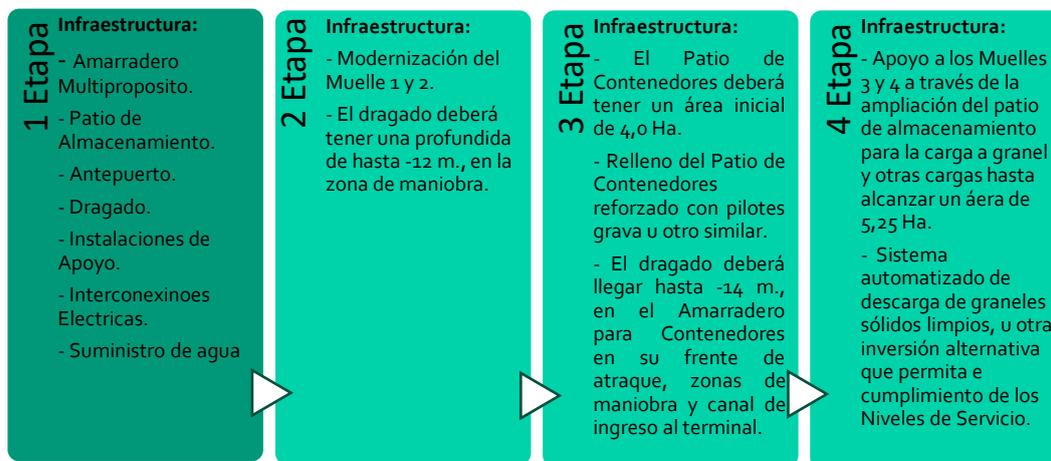
Compromisos de inversión

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

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

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

Ilustración 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Régimen tarifario

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

Pagos al estado

12. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TPGSM. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.
13. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación³.

Modificaciones al Contrato de Concesión

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

³ Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

entre otras. En particular, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25, 9.2.1.1, 9.3.3.1, 12.4, 14.1.3(o), 14.3.1.3, 14.3.3, 14.3.5, 14.11 y 17.13; y se incorporaron las cláusulas 14.3.6, 14.3.7 y Anexo 11-A.

I.3. Área de influencia

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

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



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

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

I.4. Principales activos de la Concesión

16. Al ser un contrato del tipo *Brownfield*⁵, el Concesionario inició operaciones con la infraestructura 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.
17. Sin embargo, como producto de las inversiones que viene realizando el Concesionario en el TPGSM, al 2021 dicho terminal cuenta con los siguientes activos:
- Amarraderos 3 y 4 con una longitud mínima de 350 metros.
 - 0,46 hectáreas de pavimento aledaño.
 - Dragado a -14 metros.
 - Patio de Almacenamiento de Contenedores (4 Hectáreas).
 - Plataforma de contenedores refrigerados.
 - Remodelación de Edificios Administrativos, Aduanas y de Entidades Públicas.
 - Obras de Electrificación, Interconexión Eléctrica a Sistema Interconectado Nacional.
 - Antepuerto de 1 hectárea.
 - 2 grúas móvil Liebherr LHM 550.
 - 6 grabs de 45 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.

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:

⁵ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y re-potenciamiento o aumentos de capacidad productiva, que se desarrollan en terreno existentes, ocupados y en paralelo al proceso productivo, donde la inversión procura mantener la capacidad productiva de una operación operativa actual con nuevos desarrollos de producción (equipos más modernos), o ampliar la capacidad operacional actual, a fin de aumentar su escala de producción, para enfrentar la caída de leyes y/o agotamiento de sectores de explotación.

a) Servicios estándar en función a la nave:

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

b) Servicios estándar en función a la carga:

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

c) Servicio estándar en función al pasajero:

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

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

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

24. En esta sección se realiza un análisis descriptivo de las principales variables relacionadas a la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal General San Martín para el año 2022. Con este objetivo, se emplea la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁶.
25. En el transcurso del año 2022, el tráfico total de carga fue de 2,8 millones de toneladas, un 30,7% por encima de lo registrado en el año previo (2,2 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, está alcanzó un valor 80.8% mayor que durante el año 2019.

III.1. Principales clientes

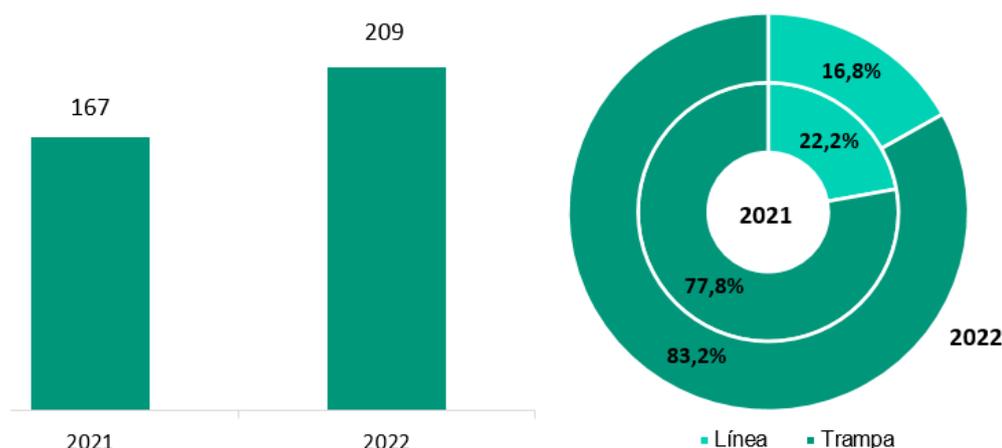
26. En cuanto a los servicios que presta el Concesionario, estos se dirigen a dos tipos de usuarios: líneas navieras y consignatarios de la carga, desde que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se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

III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio estándar a la nave

27. En lo que respecta a la evolución del número de naves atendidas, en el 2022 recalieron en el Terminal Paracas 209 naves, lo que representó un aumento del 25,1% en términos interanuales (fueron 167 naves el año 2021).

Gráfico N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2021 - 2022



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

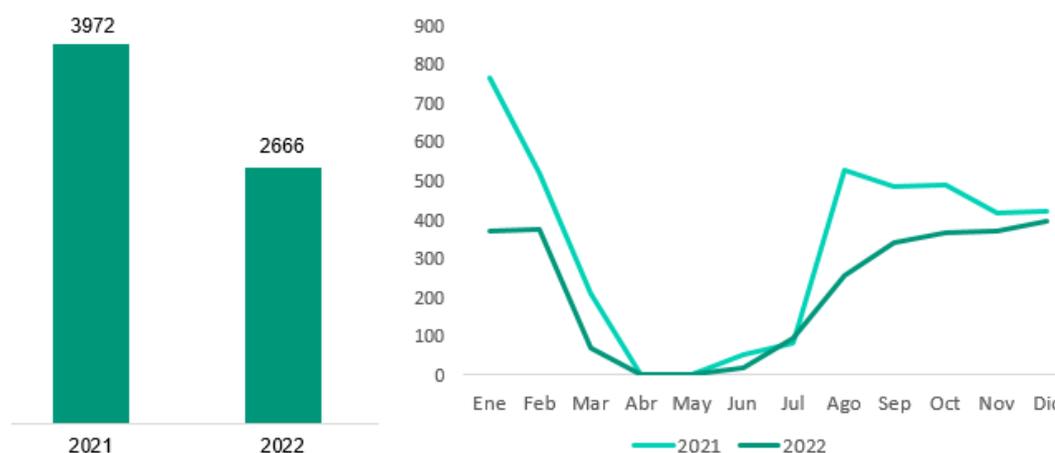
⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

28. Las líneas navieras atendidas en el terminal se clasifican según el tipo de servicio: en línea o *tramp*⁷. El servicio en línea se asocia a naves que embarcan carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2022, este tipo de naves representó el 16,8% del total de naves que atracaron en el TPGSM, dentro de la cual las naves portacontenedores representaron el 91,9%. El resto de las naves, 83,2%, correspondió a naves del tipo de servicio *tramp*.
29. Al analizar la distribución de las naves según el tipo de carga que movilizan, podemos subrayar que las principales naves que atiende TPGSM son graneleros (47,1%), de carga general (33,3%) y portacontenedores (16,4%). Durante el año 2022, destaca el crecimiento alcanzado por el número de naves de carga general, con incremento interanual anual de 68,3%. Finalmente, cabe indicar que el 3,4% restante fueron naves diversas como *reefers*, pesqueros, entre otros.
30. En cuanto a la capacidad de las naves⁸, la mayor parte de las de naves que atracan en el TPGSM poseen una capacidad superior a los 20 000 UAB; en particular, en el 2022, aproximadamente el 68,2% de las naves estuvieron en dicho rango.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

31. Respecto al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 2,7 miles de TEU⁹ en el transcurso del año 2022, lo que resultó en una caída de 30,9% respecto al año 2021 (en el 2021 registró una caída del 20,0%). El servicio para la operación de embarque de contenedores llenos de 40 pies sigue alcanzando una significativa participación entre el total de contenedores llenos movilizados de 20 y 40 pies, con un 95,6%.
32. En la distribución mensual de la carga en TEU, se repite, al igual que en años previos, que las operaciones de contenedores llenos se reducen considerablemente a partir del mes de enero, siendo agosto el mes en que suelen recuperarse este tipo de operaciones.

Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2021 - 2022
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

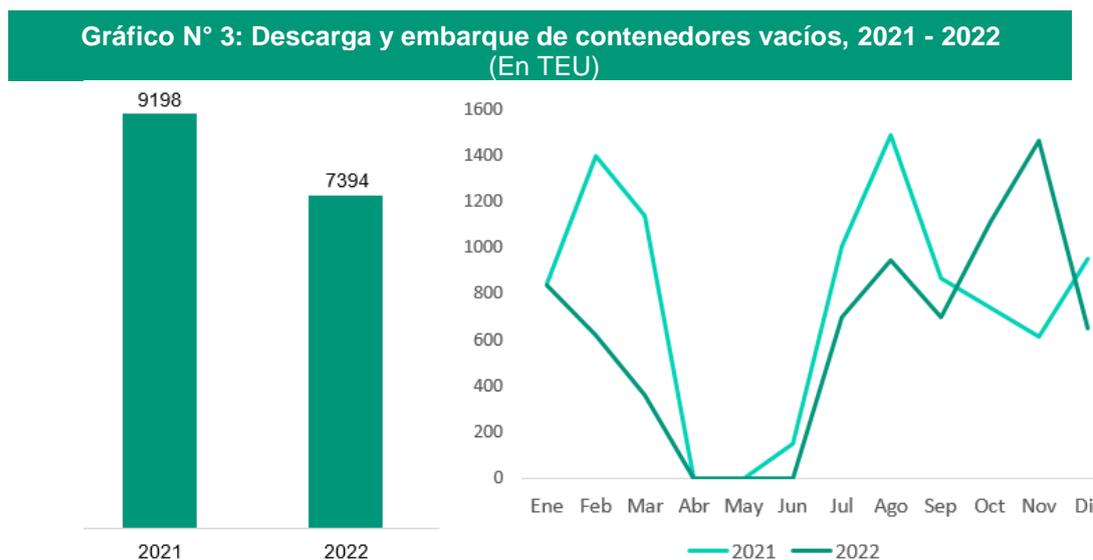
⁷ El servicio de línea o regular se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas 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.

⁸ Medidos en unidades de arqueo bruto (UAB).

⁹ TEU (por sus siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*), significa Unidad Equivalente a Veinte Pies).

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

33. Respecto al tráfico de contenedores vacíos, en el año 2022 el TPGSM alcanzó a movilizar 2,7 miles de TEU, acusando una caída del 19,6% con relación a lo movilizado el año 2021 (durante el 2021 registró una caída del 10,3%). Dicha evolución se da por una menor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 90,0% de las operaciones de contenedores vacíos, lo que está directamente relacionado con los tipos de contenedores que se utilizan para el embarque de mercancías en el terminal, es decir, contenedores de 40 pies, los que han mostrado una tendencia decreciente en los últimos años¹⁰.



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

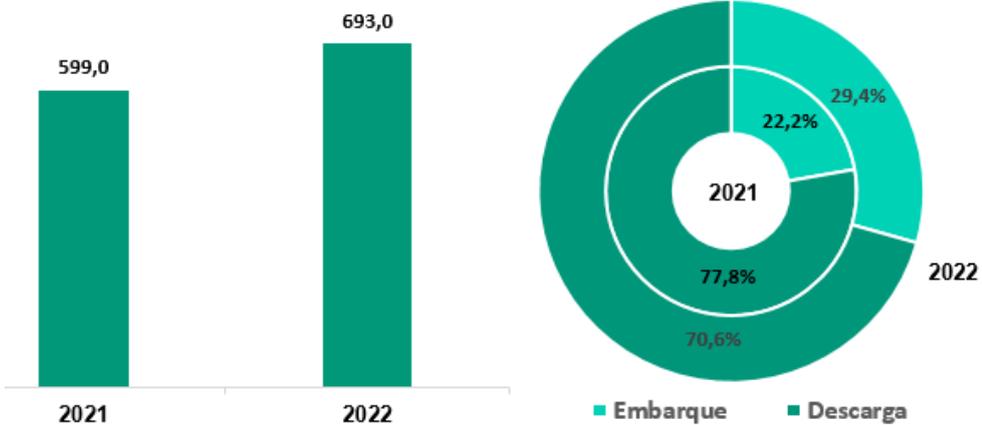
34. Revisando la distribución mensual del tráfico en el año 2022, podemos destacar que, al igual que en el año 2021, las operaciones de contenedores vacíos se redujeron considerablemente en el transcurso del primer semestre del año, iniciándose también como en el año previo, una recuperación significativa a partir del mes de junio.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

35. En el transcurso del año 2022, el Terminal Paracas registró 693,0 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, creciendo un 15,7% con respecto a lo alcanzado durante el año 2021 (incremento equivalente a 94,0 miles de toneladas). Desagregando dicha variación por tipo de operación, las de embarque se incrementaron en 52,8% con relación al año 2021 (70,4 miles de toneladas), mientras que las de descarga en 176,1% (23,6 miles de toneladas).
36. En cuanto a las participaciones de carga de ambas operaciones, la principal operación que se ha realizado en este tipo de carga es la de descarga (vinculada al régimen de importación), que durante el 2022 alcanzó una cuota del 70,6%. Asimismo, cabe añadir que, como en años previos, en el año 2022 no se observaron operaciones de cabotaje en el TPGSM.

¹⁰ En efecto, en la medida que la descarga de mercancías en contenedores no se ha realizado en contenedores de 40 pies, surge la necesidad de demandar contenedores vacíos para su posterior llenado y embarque.

Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2021 - 2022 (Toneladas)

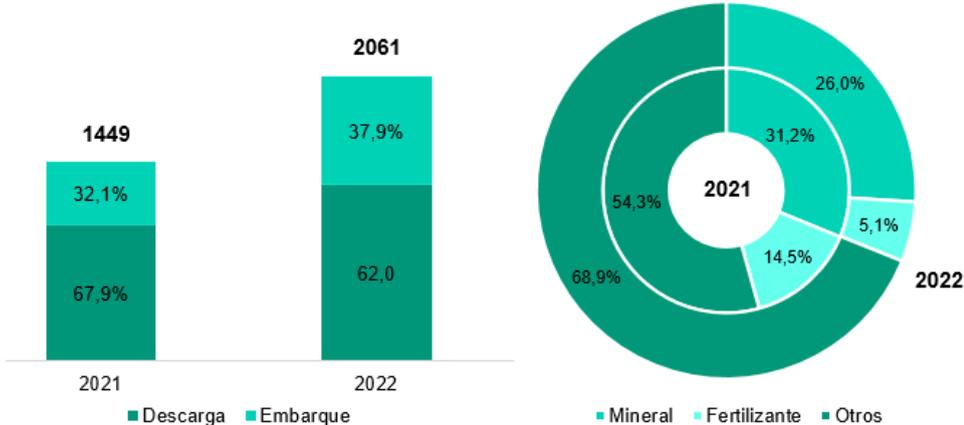


Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

- 37. En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2,1 millones de toneladas, incrementándose en términos interanuales en 42,2% respecto al año 2021, movilizandose 611,5 miles de toneladas adicionales durante el 2022. Esto se explica, por el incremento tanto en la operación de descarga, que aumentó un 48.2% (equivalente a un incremento de 294,6 miles de toneladas), como en la de embarque, que creció un 51,8% (316,9 miles de toneladas).
- 38. En cuanto a las participaciones por tipo de operación del movimiento de carga sólida a granel, esta se concentra en la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, en el año 2022 esta operación representó el 62,0% de la carga sólida a granel movilizada en dicho año, porcentaje casi idéntico al alcanzado en el 2021 (67,9%).

Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2021- 2022 (Toneladas)



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

Finalmente, en cuanto a los tipos de producto movilizados, se observa que, entre los años 2021 y 2022, la carga de Minerales y Otros productos se incrementó en un 18,3% y 80,4%, equivalentes a 82,8 miles de toneladas y 632,4 miles de toneladas, respectivamente; mientras que en el caso

de los Fertilizantes, el tráfico se vió reducido en un 49,4%, equivalente a -103,7 miles de toneladas. Esta evolución determinó un incremento en la participación de Otros productos en detrimento de los Minerales y Fertilizantes.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

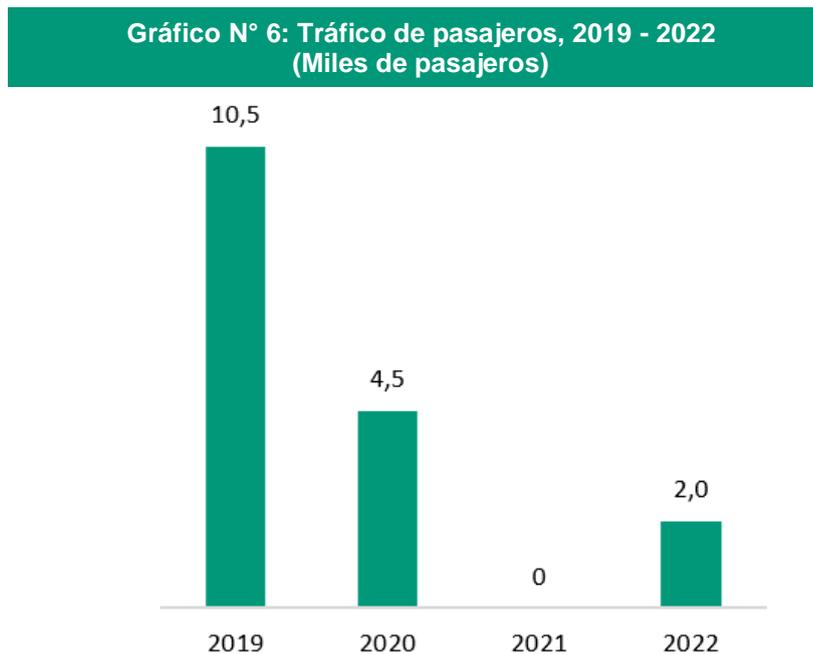
39. En el año 2022, el TPGSM no transportó carga líquida a granel. Es importante mencionar que desde el año 2018 el transporte de este tipo de carga mostró una tendencia decreciente pasando de 4,4 miles de toneladas en el año 2018 a 2,7 miles de toneladas en el 2019, para finalmente no registrarse operaciones desde el año 2020 hasta la fecha.

g) Servicio estándar de carga rodante

40. En el año 2022 se movilizaron 1,24 miles de toneladas de carga del tipo rodante, un 46,2% por debajo del nivel registrado el año 2021. Cabe mencionar que este tipo de carga en el terminal se moviliza esencialmente en las operaciones de descarga, alcanzando una participación del 99% y 100% para los años 2021 y 2022, respectivamente.

h) Servicio estándar de pasajeros

41. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, la tendencia a la baja se ha mantenido, desde que, luego de reducirse -57,3% en el año 2020 (pasando de 10,5 miles de pasajeros en el 2019 a 4,5 miles de pasajeros), durante el año 2021 no se demandó este servicio. Sin embargo, el 2022 recalaron cuatro naves durante el último trimestre del del año, totalizando 1984 pasajeros, todos ellos internacionales.



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

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

42. Los servicios regulados con tarifas están directamente relacionados a los Servicios Estándar y de manera excepcional a los Servicio Especiales. La Tarifa de los Servicios Estándar al inicio de operación del TPGSM fue resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro. De otro lado, la Tarifa

de los Servicios Especiales son resultado del proceso de Fijación de Tarifas de competencia del Ositrán previa opinión del Indecopi sobre la no existencia de condiciones de competencia del Servicio Especial.

43. Para ambos casos, de acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio RPI – X. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, calculado por Ositrán y será revisado cada cinco años.
44. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por Ositrán para dicho quinquenio. Para los primeros años contados desde el inicio de la Explotación de la Concesión hasta el quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI.
45. En este contexto, la actualización de las tarifas de los servicios regulados se realizó en función a la inflación de los EE. UU, que resultó ser del 8,52% y que define la variación anual máxima permitida para su promedio. Así, como se desprende del Cuadro N° 1, los ajustes en las tarifas del 2022 se encontraron entre el 8,46% y 8,52%, con excepción de los servicios de *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies* y de *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies*, que registraron tasas del 23,42% y -5,09%, respectivamente.

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2021 - 2022
(En dólares, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2014	A partir de:	
			21/08/2021	21/08/2022
Servicio Estándar a la nave				
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,54	0,615	0,667
Servicio Estándar de Contenedores				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	107,1	108,00	117,21
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	121,8	122,82	133,28
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	85,68	98,19	106,55
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	97,44	111,69	121,18
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	85,68	98,19	121,18
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	97,44	111,67	105,98
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	74,97	75,60	82,04
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	85,26	85,98	93,31
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	59,97	68,73	74,6
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,21	78,17	84,83
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor		126,27	137,03
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor		114,79	124,57
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada				
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	9,98	8,01	8,69
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21	20,62	22,38
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,91	5,63	6,11
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1	1,14	1,24
Servicio Estándar para pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6	6,87	7,46

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Es importante aclarar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.

IV.2. Precios

47. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y el Concesionario está facultado a cobrar un precio por ello, siendo potestad del el Regulador el solicitar al Indecopi la verificación de las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Indecopi concluye que dicho Servicio no se está brindando en condiciones de competencia, el Regulador iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
48. El precio de los servicios no regulados en función a la nave se muestra en el Cuadro N° 2. Como se aprecia, los precios se han incrementado en todos los servicios, en magnitudes que se encuentran entre los 8,42%, como es el caso de los servicios de *Uso de área operativa – almacenaje contenedores vacíos Días: 3 – 8* y *Uso de área operativa – almacenaje contenedores vacíos o llenos Días: 3 – 10*, y 8,52%, para los servicios de *Escotillas o tapas de bodegas - Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones* y de *Re-estiba de contenedores*.

Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2021 - 2022
(En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/08/2021	21/08/2022
Escotillas o tapas de bodegas			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	160,41	174,07
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	122,71	133,16
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	139,57	151,46
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	184,07	199,75
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	209,37	227,2
Re-estiba carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Tonelada	11,31	12,27
Re-estiba vía muelle	Tonelada	17,00	18,44
Re-estiba carga rodante			
Re-estiba vía nave	Tonelada	23,85	25,88
Re-estiba vía muelle	Tonelada	35,78	38,82
Re-estiba carga solida a granel			
Re-estiba vía nave	Tonelada	5,56	6,03
Re-estiba vía muelle	Tonelada	8,34	9,05
Servicio especiales de contenedores			
Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente o sobrepeso	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión power pack (clip - on o Gen set)	Por contenedor/operación	28,62	31,05
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	11,44	12,41
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	80,21	87,04
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
48 horas (tiempo - incluido en el servicio estándar)	Por TEU/día o fracción	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	9,15	9,92
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	11,45	12,42
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	17,17	18,63
Uso de área operativa - almacenaje contenedores llenos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/periodo	9,15	9,92
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	17,17	18,63
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)		libre	libre
Días: 3 - 10 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	9,15	9,92
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	17,17	18,63

Fuente: Tarifario del Terminal Paracas del

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Por otra parte, en el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de precios a los servicios especiales en función a la carga, los que se incrementaron a tasas interanuales de entre 7,96% y 8,2%, a excepción de los servicios de Uso de área operativa – Almacenaje graneles sólidos, que crecieron para el caso de *Importación/exportación llenos. Día: 3 – 6* un 6,67%, *Importación/exportación llenos. Día: 7 – 15* un 4,76% e *Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante* un 6,25%¹¹.

¹¹ En el caso del servicio de *Uso de área operativa – Almacenaje graneles sólidos para Importación/exportación - 48 horas* se determina de manera libre.

**Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2021 - 2022
(En Soles, sin IGV)**

Servicios	Unidad	A partir de	
		21/08/2021	21/08/2022
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	22,9	24,85
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	34,34	37,26
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	48,1	52,19
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	85,93	93,25
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	194,79	211,38
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	252,08	273,55
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta con	Contenedor	446,08	484,08
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	80,21	87,04
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	28,62	31,05
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operación	22,9	24,85
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	5,72	6,2
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	137,48	149,19
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	206,26	223,83
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	114,59	124,35
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	137,49	149,2
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	20,6	22,35
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	28,62	31,05
Uso de área operativa - Almacenaje carga fraccionada			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada o m3/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada o m3/Día o fracción	1,13	1,22
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,69	1,83
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,27	2,46
Movimientos extras	Tonelada o m3	8,56	9,28
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	5,72	6,2
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,15	0,16
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,21	0,22
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,32	0,34
Servicios especiales carga rodante			
Uso aérea - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	28,62	31,05
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	11,44	12,41
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	8,56	9,28
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	28,62	31,05

Fuente: Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Cargos de acceso

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

Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practica y remolcaje, 2021 - 2022
(En dólares, sin IGV)

Servicio	2022		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:		
Practica				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/04/2022	31/03/2023	Adenda N°2	0,00
Pilotos del Sur South Pilots S.A.	28/01/2022	27/01/2023	Adenda N°2	0,00
Remolcaje				
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC.	31/12/2021	31/12/2022	Adenda N°6	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	31/12/2021	31/12/2022	Adenda N° 7	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En lo que respecta al año 2022, el servicio de practica fue prestado por dos empresas: TRAMARSA y Pilotos del Sur South Pilots S.A.; mientras que, el servicio de remolcaje fue brindado por Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. y Petrolera Transoceánica S.A..¹² El cargo correspondiente al servicio de remolcaje es el mismo desde la firma del contrato de acceso, esto es, de USD 112,55 (sin IGV), mientras el cargo por el acceso para la prestación del servicio de practica es de USD 0,0.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

52. Como se ha mencionado, en el contrato de concesión del TPGSM las inversiones en infraestructura se han dividido en cuatro etapas, la primera señalada como Obras iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:
- Construcción y modernización de los Amarraderos 3 y 4.
 - Relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, será reforzado con pilotes de grava y otra alternativa técnica.
 - Construcción del área del antepuerto que garantice, mínimo de 1 Ha.
 - Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad de menos doce (-12) metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de ingreso.
 - La remodelación del edificio administrativo y las instalaciones par al Aduana /SUNAT y otros que corresponda.
53. Asimismo, las inversiones también comprenden la adquisición de equipos los cuales están comprendidos en dos fases. La fase preliminar señala que, el concesionario debe como mínimo contar con un tractor de puerto, dos montacargas (uno de 20 toneladas y otro de 40 toneladas) y tres vagones de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos grúas móviles sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gránulos limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.
54. De acuerdo con el contrato de concesión, el monto de inversión referencial de la Etapa 1 asciende a USD 53 051 061 (en valores corrientes sin IGV). Las etapas 2, 3 y 4 corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda.
- a. Etapa 2:
- Se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas/año. Al cierre de 2020, el total de carga atendida en el TPGSM ascendió a 1 525 332 toneladas.

¹² Durante el año 2021, Prácticos Marítimos S.A.C. y Empresa Marítima del Perú S.A.C. no renovaron sus contratos para brindar el servicio de practica y remolcaje, respectivamente.

- Las inversiones a realizar en esta etapa consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores deberá tener una longitud de 350 metros y ancho de 36 metros, con capacidad para soportar grúas pórticos preparadas para 14 metros de dragado y, (ii) trabajos de dragado para llegar a una profundización de hasta 12 metros, como mínimo, en la zona de maniobra.
- En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar con una grúa móvil sobre llantas de 50 toneladas a 25 metros, tres chasis de contenedores de 45 pies y Yard Tractor de 27 toneladas de capacidad en la barra de tiro.
- El monto de inversión referencial es de USD 28 858 365 (en valores corrientes sin IGV).

b. Etapa 3:

- Se activa cuando el terminal alcance una demanda de 60 000 TEU anuales. Al respecto, durante el año 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 es de USD 37 877 551 (en valores corrientes sin IGV).

c. Etapa 4:

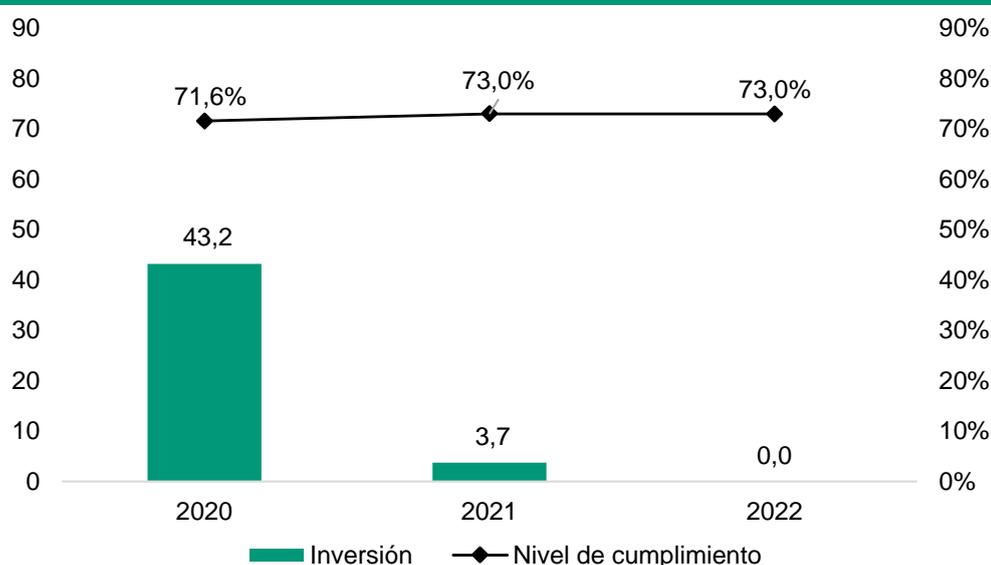
- Se activa cuando se alcance una demanda de 225 000 toneladas/año de granos limpios.
- La inversión en obras comprende la ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5,25 Ha.
- En cuanto al equipamiento portuario, el Concesionario deberá contar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

55. Desde el 28 de marzo de 2018¹³ se vienen ejecutando las obras correspondientes al equipamiento portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, las obras civiles de las Etapas 1, 2, 3 y 4, así como la construcción de áreas de almacenamiento como parte de la Inversión Complementaria.
56. En enero del año 2020 se terminaron de recibir las obras correspondientes a la Etapa 1. Entre los equipos adquiridos por el Concesionario en esta etapa se encuentran: dos grúas móviles Liebherr, seis cucharas para graneles, una tolva ecológica, entre otros. Asimismo, en setiembre de 2020 se recibieron las obras de inversión "Pavimentos Obligatorios" de la Etapa 3. Finalmente, en el último trimestre del año se recibieron obras correspondientes a las Etapa 2: "Muelle N° 2" y "Muelle N°1, Pavimento I.C..4B". En cuanto a las obras complementarias fueron culminadas las siguientes: Reubicación de las Torres de Enfilamiento del Terminal, Nuevo acceso al TPGSM y Balanzas, Balanza para el pesaje de Camiones y Bitas de tierra Sur y Norte.
57. Cabe precisar que, durante el año 2022, no se reconocieron inversiones, por lo que, las inversiones acumuladas se mantienen en USD 182,0 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 73,0% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones)¹⁴.

¹³ El 28 de febrero de 2018, se presentó ante el Concedente la Acreditación del cierre financiero del endeudamiento garantizado permitido, para lo cual, con fecha 14 de marzo de 2018, el Concedente notificó al Concesionario el cumplimiento de la acreditación del cierre financiero en el marco del Contrato de Concesión. Habiendo cumplido los hitos exigidos en el Contrato de Concesión, se inició las obras de modernización y ampliación del Puerto General San Martín el 28 de marzo de 2018.

¹⁴ 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).

**Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2022
(Millones de USD con IGV y %)**



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

V.2. Pagos al Estado

58. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario debe pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho otorgado por la explotación del TPGSM. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
59. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.17 del citado contrato, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación.
60. En este contexto, el pago realizado por ambos conceptos en el 2022 alcanzó los S/. 5,2 millones, monto 57,5% por encima al pagado el año 2021, remarcando que la retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (74,6%) de los pagos al estado realizados por el Concesionario.

**Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2021 - 2022
(En miles de soles)**

Concepto	2021	2022
Autoridad Portuaria Nacional - APN	2 463,0	3 864,4
Ositrán	823,3	1 312,5
Total	3 286,3	5 176,9

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

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁵

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

a) Niveles de servicio

62. El siguiente cuadro presenta los resultados para los niveles de servicio registrados en el terminal durante el 2022¹⁶. El indicador de servicio relativo al número de operaciones que incumplieron los tiempos máximos exigidos, nos indica que los tiempos para el *inicio de operaciones comerciales de la nave, desatraque de la nave, entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel, recepción de contenedores y entrega de contenedores*, fueron excedidos en 21 (10,2%), 0 (0,0%), 32 278 (59,1%), 17 (0,7%) y 75 (2,4%) oportunidades, respectivamente. Sin embargo, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que superó el tiempo máximo para el promedio trimestral exigido fue el de *Tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave..*

Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2022

	Trim. Dic 21 / Feb 22	Trim. Mar / May 22	Trim. Jun / Ago 22	Trim. Set / Nov 22
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave	3	4	8	6
Tiempo para desatraque de la nave	0	0	0	0
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	6213	7512	6386	12167
Tiempo de recepción de Contenedores	3	0	2	12
Tiempo de entrega de Contenedores	10	0	5	60
Requerimiento promedio trimestral (En minutos promedio)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave: Máximo 20 Min.	34	43	115	30
Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.	12	13	15	14
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel: Máximo 30 Min.	16	16	15	15
Tiempo de recepción de Contenedores: Máximo 20 Min.	13	13	13	13
Tiempo de entrega de Contenedores: Máximo 20 Min.	11	18	20	14

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Indicadores de productividad

63. En el siguiente cuadro se presentan los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario durante el año 2022¹⁷ para carga general, fraccionada y rodante. Como se observa, en todos los

¹⁵ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁶ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

¹⁷ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

casos, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores a los mínimos establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Gráfico N° 9: Niveles de rendimiento, 2022

	Trim. Dic 21 / Feb 22	Trim. Mar / May 22	Trim. Jun / Ago 22	Trim. Set / Nov 22
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel				
Líquido: Mínimo 140 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Sólido (Sal): Mínimo 800 Toneladas / Hora	986,01	1086,67	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Sólido (Granos): Mínimo 200 Toneladas / Hora	626,67	568,07	473,75	446,73
Granel Sólido (Chatarra): Mínimo 200 Toneladas / Hora	468,53	465,04	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Sólido (Hierro) [Pellets]: Mínimo 200 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Sólido (Fertilizantes): Mínimo 200 Toneladas / Hora	208,74	406,82	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Sólido (Arrabio): Mínimo 360 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	666,5	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga fraccionada				
(Fierro) [Varillas]: Mínimo 150 Toneladas / Hora	175,52	192,89	202,31	188,7
(Tubos de Acero): Mínimo 150 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Fertilizantes) : Mínimo 130 Toneladas / Hora	132,16	134,46	200,69	288,62
(Palanquilla): Mínimo 250 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	413,26	463,87
(Harina de Pescado): Mínimo 40 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	76,83	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de Carga Rodante				
(Livianos): Mínimo 80 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	83
(Medianos): Mínimo 30 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Pesados): Mínimo 15 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	20

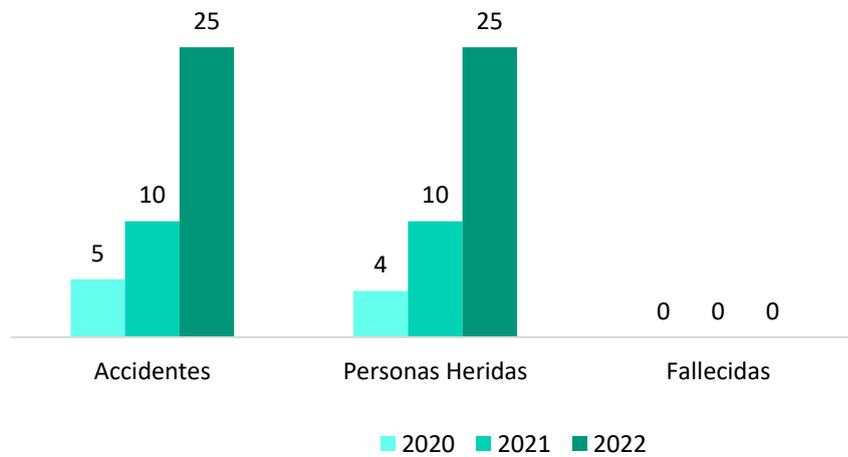
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI.2. Accidentes

64. En el transcurso del año 2022 se presentaron veinticinco (25) accidentes en el TPGSM, lo que implica un crecimiento interanual del 150%. Estos accidentes tuvieron como consecuencia únicamente personas heridas (en su mayor parte causando contusiones, fracturas y esguinces), por tanto sin ninguna muerte, y sin generarse daños materiales. De esta forma, totalidad de accidentes corresponden a accidentes del tipo B, accidentes con daños materiales y herido.

Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2022

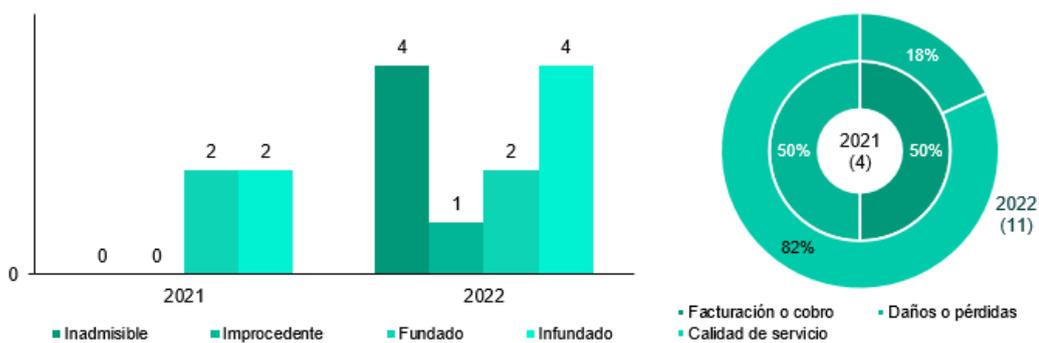


Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

65. En el transcurso del año 2022 se presentaron 11 reclamos contra el Concesionario, nueve (11) correspondientes a asuntos de *Calidad y oportuna prestación del servicio* y dos (2) relativos a *Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios*. Con respecto al estado de la resolución podemos comentar que solo dos (02) de las 11 (once resoluciones se declararon fundadas, es decir, un 18,2%, mientras que la mayoría de resoluciones se declararon inadmisibles (4) o infundadas (4).

Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2021 - 2022



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

66. De otro lado, le fueron aplicadas cinco (5) sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM, por un monto agregado de 35,95 UIT (S/. 165,4 miles). En el Cuadro N° 6 se presenta el detalle de las sanciones impuestas. Finalmente, no se le aplicaron penalidades durante el año 2022.

Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2022

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta
1	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al décimo quinto trimestre (marzo a mayo 2018)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	1,61 UIT
2	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al décimo sexto trimestre (junio a agosto 2018)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,42 UIT
3	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al décimo segundo trimestre (junio a agosto 2017)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	5,31 UIT
4	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al décimo tercer trimestre (setiembre a noviembre 2017)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	21,78 UIT
5	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondiente al décimo cuarto trimestre (diciembre 2017 a febrero 2018)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,83 UIT

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

67. En el ejercicio del año 2022, el Terminal Paracas recibió ingresos de USD 34,9 millones por sus servicios portuarios, USD 14,4 millones por encima de lo alcanzado el año 2021, lo que significó un crecimiento interanual del 70,7%. Esto se explica, principalmente, por un aumento de los ingresos por los servicios de *Carga sólida, fraccionada y líquida* y *Servicios especiales en función a la nave y a la carga*.
68. Asimismo, el Concesionario recibió ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 0,12 millones, cayendo USD 1,2 millones (-90,7%). Cabe subrayar que estos ingresos corresponden exactamente al costo por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio. Siendo los primeros reconocidos en cada ejercicio con capitalización del activo intangible, debiendo señalarse que este tipo de ingresos surgen a partir del inicio de la ejecución de las inversiones comprometidas, hecho ocurrido en marzo de 2018.

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

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Ingresos por servicios portuarios	34 867	20 430	100,0%	100,0%	70,7%	14 437
Ingresos por servicios de construcción	123	1 327	0,4%	6,5%	-90,7%	(1 204)
Costo por servicios portuarios	(24 720)	(15 445)	-70,9%	-75,6%	60,1%	(9 275)
Costo por servicios de construcción	(123)	(1 327)	-0,4%	-6,5%	-90,7%	1 204
Utilidad bruta	10 147	4 985	29,1%	24,4%	103,6%	5 162
Gastos de administración	(5 473)	(5 901)	-15,7%	-28,9%	-7,3%	428
Gastos de ventas	(287)	(211)	-0,8%	-1,0%	36,0%	(76)
Utilidad operativa	4 387	(1 127)	12,6%	-5,5%	-489,3%	5 514
Otros ingresos	405	229	1,2%	1,1%	76,9%	176
Otros gastos	(67)	(94)	-0,2%	-0,5%	-28,7%	27
Ingresos financieros	46	-	0,1%	0,0%	-	46
Gastos financieros	(8 391)	(8 639)	-24,1%	-42,3%	-2,9%	248
Diferencia por conversión	(34)	232	0%	1%	-114,7%	(266)
Utilidad antes de impuesto a la renta	(3 654)	(9 399)	-10,5%	-46,0%	-61,1%	5 745
Impuesto a la renta	(1 231)	1 758	-4%	9%	-170,0%	(2 989)
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	(4 885)	(7 641)	-14%	-37%	-36,1%	2 756
Instrumentos derivados - cobertura de riesgo de tasa	11 877	6 427	34%	31%	84,8%	5 450
Resultado y otros resultados integrales	6 992	(1 214)	20%	-6%	-675,9%	8 206

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

69. Con relación a los costos del servicio portuario, durante el ejercicio 2022 los mismos ascendieron a USD 24,7 millones, USD 9,3 millones (60,1%) por encima de lo registrado en el 2021. Este resultado en ingresos y costos por servicios portuarios determinaron una utilidad bruta de USD 10,1 millones, creciendo USD 5,2 millones (103,6%) respecto al resultado del ejercicio previo.
70. En cuanto a los gastos administrativos, estos alcanzaron los USD 5,5 millones, lo que representó una caída de USD 0,4 millones (-7,3%), mientras que los gastos de venta ascendieron a USD 287 mil, incrementándose en USD 76 mil (36,0%). Estos resultados determinaron una utilidad operativa de USD 4,4 millones, lo que significó un incremento de USD 5,5 millones respecto a las pérdidas registradas en el ejercicio 2021. De otro lado, los gastos financieros resultaron USD 8,4 millones, cayendo USD 0,24 millones (-2,9%) respecto al ejercicio 2021, indicando que estos estuvieron compuestos por intereses de préstamos (USD 6,7 millones) y la cuenta de pérdida por instrumento financiero derivado (USD 1,7 millones).
71. De esta forma, durante el ejercicio 2022 se obtuvo una pérdida neta de USD 4,9 millones, reduciéndose la misma en USD 2,8 millones respecto al ejercicio anterior. Finalmente, en el ejercicio 2022 se dio un incremento interanual en los resultados de los instrumentos de reserva de cobertura de flujo de efectivo para instrumentos derivados de USD 5,5 millones (84,8%), con lo cual, la cuenta resultado y otros resultados integrales arrojó un valor de USD 7,0 millones, mejorando en USD 8,2 millones respecto al ejercicio 2021.
72. En cuanto a la desagregación de los ingresos por servicios portuarios durante el 2022, de los USD 34,9 millones recibidos, un 61,4% correspondieron a ingresos portuarios por carga sólida, fraccionada y líquida, incrementándose en USD 5,9 millones (38,1%) respecto al ejercicio 2021, pero reduciendo su participación respecto del 75,8% del año previo. Esto se explica por significativo incremento de los servicios especiales en función a la nave y a la carga, los que ascendieron a USD 11,3 millones, incrementando su participación de un 18,3% a 32,5% de los ingresos por Servicios Portuarios a partir de un incremento de USD 7,6 millones (203,5%) respecto al ejercicio 2021. Asimismo, se observó esta tendencia positiva también en los ingresos por los servicios por uso de amarradero y los servicios especiales no regulados, que crecieron en USD 0,43 millones (55,2%) y USD 0,49 millones (118,6%), respectivamente.

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

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Servicios Portuarios	34 867	20 430	100,0%	100,0%	70,7%	14 437
Carga sólida, fraccionada y líquida	21 392	15 488	61,4%	75,8%	38,1%	5 904
Servicios especiales en función a la nave y a la carga	11 344	3 738	32,5%	18,3%	203,5%	7 606
Uso de amarradero	1 228	791	3,5%	3,9%	55,2%	437
Servicios especiales no regulados	903	413	2,6%	2,0%	118,6%	490
Otros	-	-	0,0%	0,0%		
Servicio de Construcción	123	1 327	100,0%	100,0%	-90,7%	(1 204)
Desarrollo del proyecto	123	1 327	100,0%	100,0%	-90,7%	(1 204)
Total	34 990	21 757	100,0%	100,0%	60,8%	13 233

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

73. Durante el ejercicio 2022, los costos por servicios portuarios ascendieron a USD 24,7 millones, incrementándose en USD 9,2 millones (60,1%) respecto al ejercicio 2021. De la revisión de su composición, destacan los incrementos en las cargas de personal de USD 1,4 millones (72,5%), en los servicios prestados por terceros de USD 4,1 millones (210,3%) y en la compra de suministros de USD 1,6 millones (99,1%), que resultaron en participaciones en los costos por servicios portuarios de 14,2%, 24,9% y 12,6%).

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

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Costo por servicios portuarios	24 720	15 445	100,0%	100,0%	60,1%	9 275
Cargas del personal	3 504	2 031	14,2%	13,1%	72,5%	1 473
Servicios prestados por terceros	6 148	1 981	24,9%	12,8%	210,3%	4 167
Compra de suministros	3 124	1 569	12,6%	10,2%	99,1%	1 555
Amortización	8 477	8 147	34,3%	52,7%	4,1%	330
Retribución al Estado Peruano - APN	1 046	547	4,2%	3,5%	91,2%	499
Aporte por regulación - OSITRAN	339	277	1,4%	1,8%	22,4%	62
Depreciación	308	90	1,2%	0,6%	242,2%	218
Cargas diversas de gestión	1 463	465	5,9%	3,0%	214,6%	998
Otros tributos	311	338	1,3%	2,2%	-8,0%	(27)
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	55 526	120 691	100,0%	100,0%	-54,0%	(65 165)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

74. Otras partidas de los costos por servicios portuarios, como amortización, retribución al Estado Peruano, aporte por regulación al Ositrán, depreciación, cargas diversas de gestión y otros tributos, representaron en conjunto el 48,3% del total en el ejercicio 2022, luego de haberse incrementado en USD 3,5 millones (21,1%) respecto al año previo.
75. En cuanto al gasto de administración, el resultado registrado de USD 5,5 millones puede descomponerse de sus principales partidas, destacando los servicios prestados por terceros (37,9%), las cargas de personal (18,5%) y las cargas diversas de gestión (17,0%). En cuanto a la evolución de los gastos administrativos, la reducción de USD 0,42 millones se explica, fundamentalmente, por la caída en las cargas diversas de gestión, que pasaron de USD 1,0 millón a USD 0,17 millones (-83,0%) entre los ejercicios 2021 y 2022 y, en menor medida, por la caída en el rubro de depreciación, que pasó de USD 0,26 millones a USD 0,03 millones (-90,0%) en el periodo referido.

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

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Servicios prestados por terceros	2 723	2 238	49,8%	37,9%	21,7%	485
Cargas de personal	2 227	2 075	40,7%	35,2%	7,3%	152
Cargas diversas de gestión	171	1 005	3,1%	17,0%	-83,0%	(834)
Depreciación	26	260	0,5%	4,4%	-90,0%	(234)
Amortización	60	118	1,1%	2,0%	-49,2%	(58)
Compra de suministros	82	16	1,5%	0,3%	412,5%	66
Tributos	184	163	3,4%	2,8%	12,9%	21
Enajenación de activos	-	26	0,0%	0,4%	-	(26)
Total	5 473	5 901	100,0%	100,0%	-7,3%	(428)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

76. Las otras partidas que componen los gastos de administración, como amortización, compra de suministros, tributos y enajenación de activos, en conjunto ascienden a USD 0,32 millones, representando el 6,0% de los gastos de administración.

VII.2. Estado de Situación Financiera

77. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y patrimonio.
78. La evolución de las cuentas del activo refleja que, durante el ejercicio 2022, el activo total decreció en USD 1,8 millones (-0,9%) respecto al ejercicio 2021, pasando de USD 212,3 millones a USD 210,5 millones. Dicha evolución se produce, por la caída de USD 5,1 millones (-2,5%) del activo corriente, ocasionada, principalmente, por una disminución de USD 8,1 millones (-4,2%) de los activos intangibles. Esta caída fue parcialmente compensada por el incremento del activo corriente en USD 2,2 millones (29,7%), explicada, fundamentalmente, por una disminución de USD 2,1 millones (249,0%) en la cuenta cuentas por cobrar comerciales.

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

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVO CORRIENTE	14 032	10 818	PASIVO CORRIENTE	5 208	4 556
Efectivo y equivalentes de efectivo	9 112	7 694	Obligaciones financieras	967	1204
Cuentas por cobrar comerciales	2 918	836	Cuentas por pagar comerciales	518	540
Otras cuentas por cobrar	918	1 241	Pasivos por arrendamiento	28	41
Suministros	1 055	1 001	Otras cuentas por pagar	3 695	2 771
Gastos pagados por anticipado	29	46	PASIVO NO CORRIENTE	145 582	186 149
			Pasivos por arrendamiento	-	26
			Préstamos de accionistas	5 760	34 429
			Obligaciones financieras	139 822	142 950
			Instrumento financiero derivado	-	8 744
ACTIVO NO CORRIENTE	196 441	201 509	TOTAL PASIVO	150 790	190 705
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 698	1 583			
Activos intangibles	186 506	194 600	PATRIMONIO NETO	59 683	21 622
Activos por derecho de uso	27	67	Capital emitido	45 321	45 321
Activo por impuestos diferido	5 077	5 259	Capital adicional	30 988	-
Instrumento financiero derivado	3 133		Prima de capital	81	
			Reserva legal	884	884
			Reserva de cobertura	3 133	(8 744)
			Resultados acumulados	(20 724)	(15 839)
TOTAL ACTIVO	210 473	212 327	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	210 473	212 327

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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

ACTIVO	Al 31 de diciembre		2022 / 2021	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		2022 / 2021
	2022	2021			2022	2021	
ACTIVO CORRIENTE	7%	5%	30%	PASIVO CORRIENTE	2%	2%	14%
Efectivo y equivalentes de efectivo	4%	4%	18%	Cuentas por pagar comerciales	0%	0%	-4%
Inversiones a valor razonable	0%	0%		Pasivos por arrendamiento	0%	0%	-32%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	0%	249%	Otras cuentas por pagar	2%	1%	33%
Otras cuentas por cobrar	0%	1%	-26%				
Suministros	1%	0%	5%	PASIVO NO CORRIENTE	69%	88%	-22%
Gastos pagados por anticipado	0%	0%	-37%	Pasivos por arrendamiento	0%	0%	-100%
				Préstamos de accionistas	3%	16%	-83%
ACTIVO NO CORRIENTE	93%	95%	-3%	Obligaciones financieras	66%	67%	-2%
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	1%	7%	Instrumento financiero derivado	0%	4%	-100%
Activos intangibles	89%	92%	-4%	TOTAL PASIVO	72%	90%	-21%
Activos por derecho de uso	0%	0%	-60%				
Activo por impuestos diferido	2%	2%	-3%	PATRIMONIO NETO	28%	10%	176%
				Capital emitido	22%	21%	0%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-0.9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-1%
				Capital adicional	15%	0%	-
				Reserva legal	0%	0%	0%
				Reserva de cobertura	1%	-4%	-136%
				Resultados acumulados	-10%	-7%	31%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

79. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, durante el ejercicio 2022 ascendió a USD 150,8 millones, registrando una disminución de USD 39,9 millones (-20,9%) respecto al pasivo total del ejercicio 2021. Esta evolución durante el 2022 se explica, principalmente, por la caída del pasivo no corriente en USD 40,6 millones (-21,8%), el cual, a su vez, explica buena parte de su caída en la disminución tanto en los préstamos de accionistas de USD 28,7 millones (-83,3%) como en la cuenta de instrumento financiero derivados de USD 8,7 millones (-100,0%).
80. Finalmente, en lo relativo al patrimonio neto, este ascendió a 59,7 millones en el ejercicio 2022, lo que significó un incremento de USD 38,1 millones (176,0%) respecto al año previo. Esta evolución en el patrimonio se debe, en gran parte, al efecto del mayor saldo en la cuenta capital adicional, la que creció en USD 40,0 millones.

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

81. Durante el ejercicio 2022, los ratios de liquidez del concesionario resultaron mayores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica¹⁸, prueba ácida¹⁹ y liquidez absoluta²⁰, reflejando que los recursos de corto plazo cubren sus obligaciones de corto plazo (es decir, su pasivo corriente). En cuanto a la evolución interanual, todas las medidas de liquidez se incrementaron, lo que se explica por un incremento del pasivo corriente en USD 0.6 millones (14,3%) relativamente menor al del activo corriente en USD 3,2 (29,7%), en el cual destaca el crecimiento del efectivo y equivalentes de efectivo y de las cuentas por cobrar comerciales en USD 1,4 millones y USD 2,1 millones, respectivamente.

Cuadro N° 13: Ratios de liquidez

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	2,69	2,37
Prueba ácida	2,49	2,14
Liquidez absoluta	1,75	1,69

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

82. En el ejercicio 2022, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2021, con el ratio de liquidez clásica pasando de 2,37 a 2,69, es decir, por cada dólar de pasivo corriente, existe USD 2,69 de activo corriente como respaldo. Asimismo, en dicho ejercicio, el ratio de prueba ácida aumentó 2,14 a 2,49 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 1,69 a 1,75. En el primer caso, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 2,49 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 1,75 de saldo de caja bancos como respaldo.

b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

83. En el ejercicio 2022, los ratios de endeudamiento permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido, al reducirse la relación entre la deuda y el patrimonio²¹ y la de deuda en relación a los activos²² entre los ejercicios 2021 y 2022. Así mismo, el Índice de Solvencia²³ muestra una mejoría en la relación entre activos y pasivos totales de la empresa, mientras que se observó un leve incremento en el ratio de Calidad de la Deuda²⁴ aunque se mantiene en niveles considerados bajos para la peso de la deuda de corto plazo.

Cuadro N° 14: Ratios de endeudamiento		
Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	2,5	8,8
Endeudamiento del Activo	71,6%	89,8%
Calidad de la Deuda	3,5%	2,4%
Índice de Solvencia	1,4	1,1

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

84. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 2,5 de deuda, muy inferior a los USD 8,8 registrados en el ejercicio 2021, denotando una caída en la dependencia de los recursos de terceros con relación a los recursos propios.
85. El ratio endeudamiento del Activo también se redujo en el ejercicio 2022 respecto al ejercicio previo, así, el activo total en el ejercicio 2022 se financia en un 71,8% por el pasivo total, denotando la caída en el grado de financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total respecto al 89,8% registrado en el año 2021.
86. El ratio de calidad de la deuda muestra que, para el ejercicio 2022, el 3,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador resultó 2,4% en el ejercicio 2021, lo cual refleja que, en términos relativos, la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
87. Finalmente, el índice de solvencia del el ejercicio 2022 indica que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,4 de activo total (cuanto más alto, es mayor el nivel de solvencia de la empresa). Para el ejercicio 2021, este indicador fue aproximadamente de 1,1, con lo cual se puede concluir que la empresa registró una mejora en el nivel de solvencia durante el ejercicio 2022.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

88. 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. En términos generales, aunque algunos indicadores muestren todavía resultados negativos, la empresa mejoró en términos de rentabilidad. El margen bruto²⁵ se

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁵ Calculado como Utilidad bruta / Ingresos de Operación

incrementó, al pasar de 24,4% en el ejercicio 2021 a 29,1% en el ejercicio 2022. Respecto al margen operativo²⁶, este pasó de un valor negativo en el ejercicio 2021 (-5,5%) en el 2021 a uno positivo en el 2022 (12,6%).

89. La evolución del margen bruto se explica, esencialmente, por el incremento de los ingresos por servicios portuarios en una magnitud mayor a la de los costos por servicios portuarios. Mientras que, en el caso del margen operativo, el efecto positivo de los mayores ingresos por actividades ordinarias estuvo acompañado de una caída de los gastos administrativos, lo que incrementó la utilidad operativa.

Cuadro N° 15: Ratios de rentabilidad		
Ratios	2022	2021
Margen Bruto	29,1%	24,4%
Margen Operativo	12,6%	-5,5%
Margen Neto	-14,0%	-37,4%
Margen EBITDA	38,1%	37,0%
ROE	-8,2%	-35,3%
ROA	-2,3%	-3,6%

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

90. En lo que respecta al margen neto²⁷, este indicador presentó una mejora en el ejercicio 2022, al pasar de -37,4% en el año 2021 a -14,0%, por lo que, en el año 2022, por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 14,0 de pérdida neta. Esta mejora se explica, principalmente, por el incremento sustancial de la utilidad operativa.
91. El margen EBITDA²⁸ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias; así, en el ejercicio 2022 se mantuvo en valores similares al ejercicio 2021, al pasar de 38,1% a 37,0%, lo cual significa que en el ejercicio 2022 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se genera un EBITDA de USD 38,1, denotando una estabilidad del flujo de caja operativo.
92. El ROE²⁹ es una medida de la rentabilidad del patrimonio de la empresa, que en el ejercicio 2022, se incrementó respecto al ejercicio 2021, pasando de -35,3% a -8,2%. La interpretación indica que, en dicho ejercicio, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 8,2; a diferencia del ejercicio 2021, en el que por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida neta de USD 35,3.
93. El ROA³⁰ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador también presenta una mejora de -3,6% en 2021 a un valor de -2,3% en el 2022, reflejando la disminución interanual de la pérdida neta (-36,1%) en comparación a la del activo total (-0,9%).

²⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁸ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

VIII. CONCLUSIONES

94. El informe de desempeño del año 2022 para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, presenta las siguientes conclusiones:

- (i) En lo que respecta a la evolución del número de naves atendidas, en el 2022 recalieron en el Terminal Paracas 209 naves, lo que representó un aumento del 25,1% en términos interanuales (fueron 167 las naves alcanzadas el año 2021).
- (ii) En el transcurso del año 2022, el tráfico total de carga fue de 2,8 millones de toneladas, un 30,7% por encima de lo registrado en el año previo (2,2 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, está alcanzó un valor 80.8% mayor que durante el año 2019.
- (iii) El servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 2,7 miles de TEU, lo que resultó en una caída de 30,9% respecto al año 2021, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (95,6%). Asimismo, TPGSM alcanzó a movilizar 2,7 miles de TEU contenedores vacíos, acusando una caída del 19,6% con relación a lo movilizado el año 2021. Dicha evolución se da por una menor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 90,0% de las operaciones de contenedores vacíos, siendo los mayormente demandados para el embarque de mercancías en el terminal.
- (iv) El tránsito de carga fraccionada registró 693,0 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque, un 15,7% por encima del nivel del año 2021, equivalente a 94,0 miles de toneladas. Desagregando dicha variación por tipo de operación, las de embarque se incrementaron en 52,8% con relación al año 2021 (70,4 miles de toneladas), mientras que las de descarga en 176,1% (23,6 miles de toneladas).
- (v) En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2,1 millones de toneladas, incrementándose en términos interanuales en 42,2% respecto al año 2021, movilizando 611,5 miles de toneladas adicionales durante el 2022. Esto se explica por el incremento tanto en la operación de descarga, que aumentó un 48.2% (equivalente a un incremento de 294,6 miles de toneladas), como en la de embarque, que creció un 51,8% (316,9 miles de toneladas).
- (vi) La carga rodante registró 1,24 miles de toneladas de tráfico, un 46,2% por debajo del nivel registrado el año 2021. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, luego de no demandarse este servicio en el año 2021, en el 2022 recalieron cuatro naves durante el último trimestre del del año, totalizando 1984 pasajeros, todos ellos internacionales.
- (vii) Desde el quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0), aplicándose únicamente el RPI. Por tanto, la inflación de los EE. UU. del 8,52% definió la variación máxima permitida para el promedio de tarifas. Así, los ajustes tarifarios del 2022 crecieron entre el 8,46% y 8,52% para todos los servicios, excepto los de *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies* y del *Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies*, que registraron tasas del 23,42% y -5,09%, respectivamente.
- (viii) En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron cuatro contratos de acceso en el 2022 (2 para brindar el servicio de practicaje y 2 para brindar el servicio de remolcaje) bajo las mismas condiciones, esto es, un cargo de USD 0,0 para los usuarios intermedios que brindan el servicio de practicaje y de USD 112,55 para los de remolcaje.
- (ix) Durante el año 2022 no se reconocieron inversiones, manteniéndose un acervo acumulado de USD 182,0 millones (incluido IGV), equivalente a un 73,0% del compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En lo relativo a los pagos realizados al Estado en el 2022, alcanzó los S/. 5,2 millones, monto 57,5% por encima al pagado el año 2021, remarcando que la Retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (74,6%) de los pagos al estado realizados por el Concesionario, quedando el resto en el Aporte por regulación.

- (x) En cuanto al desempeño operativo durante el año 2022, el indicador de número de operaciones que incumplieron los tiempos máximos exigidos nos indica que los tiempos para el inicio de operaciones comerciales de la nave, desatraque de la nave, entrega de carga fraccionada y carga sólida a granel, recepción de contenedores y entrega de contenedores, fueron excedidos en 21 (10,2%), 0 (0,0%), 32 278 (59,1%), 17 (0,7%) y 75 (2,4%) oportunidades, respectivamente. Sin embargo, la revisión de los correspondientes indicadores en términos de límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que superó el tiempo máximo para el promedio trimestral exigido fue el de Tiempo de inicio de operaciones comerciales de la nave. Respecto a los indicadores de productividad, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores a los mínimos establecidos.
- (xi) Terminal Paracas presentó veinticinco accidentes, que generó similar número de personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Se presentaron once reclamos contra el Concesionario, nueve correspondientes a asuntos de Calidad y oportuna prestación del servicio y dos relativos a Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, subrayando que solo dos se declararon fundadas, mientras que la mayoría de resoluciones se declararon inadmisibles o infundadas. De otro lado, le fueron aplicadas cinco sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM y no se le aplicaron penalidades.
- (xii) Durante el ejercicio 2022, los ratios de liquidez resultaron mayores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta, reflejando que los recursos de corto plazo cubren sus obligaciones de corto plazo. Los ratios de endeudamiento indican que el nivel de apalancamiento ha disminuido, al reducirse la relación entre la deuda y el patrimonio y la de deuda en relación a los activos. Así mismo, el Índice de Solvencia muestra una mejoría en la relación entre activos y pasivos totales de la empresa, mientras el Ratio de Calidad indica una participación de la deuda de corto plazo considerada baja. Finalmente, aunque algunos indicadores muestren todavía resultados negativos, la empresa mejoró en términos de rentabilidad respecto al ejercicio anterior.

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	El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <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	Inversión referencial (sin IGV): Etapa 1: USD 53 millones Etapa 2: USD 29 millones Etapa 3: USD 38 millones Etapa 4: USD 11 millones Total: USD 131 millones Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	Obras iniciales: <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. Obras en función a la demanda: <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	El Concesionario tendrá un plazo máximo de sesenta (60) días calendario de aprobado el EIA y el expediente técnico, para acreditar ante el Concedente que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de la totalidad de las obras iniciales.	Cláusula 6.32 (p. 61)
15	Solución de controversias	<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) Cláusula 10.4. (p. 87) Cláusula 10.5. (p. 87-88) Cláusula 10.6. (p. 88-89) Cláusula 10.7. (p. 89-90)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del Concedente. ▪ El inicio de la Explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en Periodo Pre-operativo. ▪ La Explotación sólo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen, y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que las APN otorgue su conformidad. 	<p>Cláusula 8.16.-8.18. (p. 68)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener las certificaciones ISO reconocidas a nivel internacional, o sus equivalentes, orientadas a garantizar la gestión dentro del terminal portuario: <ul style="list-style-type: none"> - La calidad - El cuidado del Medio Ambiente. - Seguridad y Salud Ocupacional. - La seguridad de la cadena logística dentro del Área de la Concesión. ▪ Niveles de servicio y productividad existente a partir de la fecha de toma de posesión: Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 30 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga Sólida a granel</u>: no deberá exceder de 30 minutos, tanto por operación individual como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de recepción de contenedores</u>: no más de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega del contenedor</u>: no deberá exceder de 30 minutos por cada operación individual, y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. - <u>Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga (Promedio Trimestral)</u>: <ul style="list-style-type: none"> o Granel Líquido: 140 t/h 	<p>Cláusula 8.15. (p. 67) Anexo 3</p>

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

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

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario General San Martín

Tipo	: Autosostenible
Plazo de concesión	: 30 años
Periodo	: 2014 - 2022

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	149	167	209
Carga total atendida	Toneladas	669 036,0	1 692 488,0	1 239 577,0	1 640 516,0	1 679 484,0	1 575 291,1	1 525 331,8	2 179 173,0	2 848 717,0

Operación	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Exportación	Toneladas	358 603,0	650 915,0	356 047,0	550 524,0	534 516,0	547 625,5	446 862,2	704 525,0	1 064 471,0
Importación	Toneladas	310 143,0	949 322,0	1 063 065,0	1 089 602,0	1 144 969,0	1 027 241,3	1 078 469,6	1 474 648,0	1 544 533,1
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	2021	2022
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2	157 339,2	128 885,0	125 216,5
Fraccionada	Toneladas	60 569,0	263 510,0	344 009,0	244 819,0	318 239,0	145 439,9	362 707,2	599 012,0	692 971,0
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1	0,000	-	-
Graneles sólidos	Toneladas	607 007,0	1 398 275,0	1 058 379,0	1 331 411,0	1 336 220,0	1 312 660,9	1 005 285,3	1 448 965,0	2 060 502,0
Rodante	Toneladas	-	9 631,0	0,000	0,000	0,000	0,000	-	2 311,0	1 244,0
Contenedores	Unidades	-	1 011,0	1 044,0	6 251,0	1 625,0	7 524,0	10 821,0	8 855,0	6 834,0
Contenedores	TEU	-	-	2 050,0	12 408,0	3 218,0	14 869,0	21 049,0	17 379,0	13 541,0
Pasajeros	personas	2 291	15 185	10 463	8 144	11 603	10 528	4 497	-	1 984

Ingresos

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

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

Cinthy López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante