



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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 2023: Concesión del Terminal General San Martín

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2024

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	11
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes	12
III.2. Tráfico de servicios	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS	17
IV.1. Tarifas	17
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. RESULTADOS FINANCIEROS	27
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	27
VII.2. Estado de Situación Financiera	31
VII.3. Ratios Financieros	35
VIII. CONCLUSIONES	42
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	44
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	49



CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2022 - 2023	18
Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2022 - 2023	19
Cuadro N° 3: Precio de servicios especiales en función a la carga, 2022 - 2023	20
Cuadro N° 4: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2021 - 2022	21
Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2022 - 2023	23
Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2023	27
Cuadro N° 7: Estado de Resultados Integrales, periodo 2019 - 2023	28
Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera, periodo 2019 - 2023	31
Cuadro N° 9: Ratios de liquidez, años 2022 y 2023	35
Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento, años 2022 y 2023	37
Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad, años 2022 y 2023	40

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Número de naves por tipo de servicio, 2022 - 2023	13
Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2022 - 2023	14
Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2022 - 2023	14
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2022 - 2023	15
Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2022- 2023	16
Gráfico N° 6: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2023	16
Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2020 - 2023	23
Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2023	24
Gráfico N° 9: Niveles de rendimiento, 2023	25
Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2023	26
Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2022 - 2023	26
Gráfico N° 12: Ingresos por prestación de servicios de TPGSM	28
Gráfico N° 13: Composición de los costos y gastos operativos de TPGSM, año 2023	29
Gráfico N° 14: Evolución de los resultados de TPGSM, periodo 2014 - 2023	30
Gráfico N° 15: Composición de activos de la empresa	32
Gráfico N° 16: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014 - 2023	32
Gráfico N° 17: Composición de pasivos de la empresa	33
Gráfico N° 18: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014 - 2023	33
Gráfico N° 19: Composición del patrimonio neto de la empresa	34
Gráfico N° 20: Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2014 - 2023	34
Gráfico N° 21: Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014 - 2023	36
Gráfico N° 22: Evolución del capital de trabajo, periodo 2014 - 2023	37
Gráfico N° 23: Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014 - 2023	38
Gráfico N° 24: Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014 - 2023	39
Gráfico N° 25: Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014 - 2023	41
Gráfico N° 26: Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014 - 2023	41

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 2023. 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 2023 recalcaron en el Terminal de Paracas 228 naves, lo que representó un aumento del 9,1% con relación al año anterior en que se atendieron 209 naves. El tráfico total de carga fue de 2,6 millones de toneladas, un 10,2% por debajo de lo registrado en el año previo (2,8 millones de toneladas).

Por su parte, el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 12,2 miles de TEU en 2023, lo que resultó en un aumento de 130,5% respecto al año 2022, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (99,2%). Asimismo, alcanzó a movilizar 15,7 miles de TEU contenedores vacíos, acusando un crecimiento del 111,9% con relación a lo movilizó el año 2022, explicada por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies.

Durante 2023, el terminal registró 304,8 miles de toneladas bajo operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, cayendo en un 56,0% con respecto al año 2022. También se movilizaron 2031 miles de toneladas de carga sólida a granel, 1,5% por debajo del año 2022 (30 mil toneladas menos). La carga rodante registró 26,9 miles de toneladas de tráfico, notablemente superior al nivel registrado el 2022. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, luego de haberse demandado 1470 pasajeros en el 2022, para 2023 se totalizaron 10174 pasajeros internacionales. Esta cifra representa un 96,6% del número de pasajeros registrado en 2019.

La actualización de las tarifas promedio de los servicios regulados en el 2023, respecto a su variación máxima permitida, resultó ser del 3,18%. Los ajustes tarifarios crecieron entre el 3,15% y 3,18% respecto al año previo para todos los servicios.

De otro lado, en el 2023 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 2023, no se reconocieron inversiones, por lo que, las inversiones acumuladas se mantuvieron en USD 182,0 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 73,1% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En cuanto a los pagos efectuados al Estado en 2023, estos alcanzaron los S/. 4,9 millones, lo que significó una caída de 5% respecto al año 2022. Es importante destacar que la Retribución a la APN representó, como en años previos, aproximadamente el 74,3% del total de los pagos realizados por el Concesionario al Estado, mientras que el restante corresponde al Aporte por Regulación.

En relación a los resultados de los niveles de servicio registrados en el terminal durante 2023, varios indicadores mostraron operaciones que excedieron los tiempos máximos establecidos. Estos incluyen 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 y entrega de contenedores, con incumplimientos registrados en 18 (8,7%), 11 (5,0%), 35 807 (76,6%), 267 (6,7%), y 1 182 (29,1%) ocasiones.



respectivamente. Al revisar los indicadores correspondientes a los límites de promedios trimestrales, solo el servicio de desatraque de la nave cumplió con el tiempo máximo establecido de 20 minutos.

En el 2023, se produjeron 25 accidentes en la concesión, lo cual tuvo como resultado 36 personas heridas; no habiéndose registrado ningún fallecido producto de dichos eventos. De otro lado, se presentaron 2 reclamos contra el Concesionario. Asimismo, aplicaron 5 sanciones al Concesionario por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM.

Respecto a la situación financiera de TPGSM durante 2023, los ingresos por servicios portuarios que totalizaron USD 32,9 millones, mostrando un aumento de USD 2,0 millones (+6,5%) respecto al año anterior. Los ingresos provinieron principalmente de servicios como carga sólida, fraccionada y líquida, que representaron el 56,4% del total. Los costos de prestación de servicios portuarios aumentaron a USD 26,2 millones, reflejando un incremento de USD 1,4 millones (+5,8%), lo que constituyó el 79,6% de los ingresos totales. A pesar de este crecimiento en ingresos y costos, la utilidad bruta para 2023 fue de USD 6,7 millones, disminuyendo en USD 3,5 millones (-34,1%) respecto al año anterior. La utilidad operativa fue de USD 878,000, reduciéndose en USD 3,6 millones (-80,5%), mientras que la utilidad neta registró una pérdida de USD 3,8 millones, marcando una disminución de USD 10,7 millones (-153,7%). Estas fluctuaciones se explican por un aumento considerable en los gastos financieros, superando el crecimiento en ingresos y operaciones a lo largo del período analizado.

El Estado de Situación Financiera de TPGSM al cierre del año 2023 refleja un total de activos por USD 201,8 millones, disminuyendo en USD 8,6 millones (-4,1%) respecto al año anterior. Predominan los activos no corrientes, compuestos principalmente por activos intangibles que representan el 94,3% del total. En cuanto a los pasivos totales, estos ascendieron a USD 145,9 millones, reduciéndose en USD 4,9 millones (-3,2%) respecto a 2022, mayoritariamente por obligaciones financieras que constituyen el 95,6%. El patrimonio neto de la empresa alcanzó USD 56,0 millones, mostrando una disminución de USD 3,8 millones (-6,3%), compuesto mayormente por capital suscrito y pagado. A lo largo de los años analizados, tanto activos como pasivos y patrimonio han experimentado fluctuaciones, influenciadas por variaciones en activos intangibles y obligaciones financieras, reflejando una dinámica financiera que sigue marcada por la inversión en activos de concesión y la estructura de financiamiento de la empresa.

En cuanto a los indicadores financieros, se observa una caída significativa en el ratio de liquidez corriente de 2,694 en 2022 a 1,207 en 2023, debido a la reducción del activo corriente y al aumento del pasivo corriente. El ratio de prueba ácida también mostró una disminución, indicando una menor disponibilidad de activos líquidos, aunque se mantuvo un capital de trabajo positivo de USD 1,7 millones. En cuanto al endeudamiento, el ratio Deuda/Patrimonio se incrementó de 2,527 en 2022 a 2,609 en 2023, reflejando una mayor dependencia de financiamiento externo. El ratio de endeudamiento del activo alcanzó un nivel de 72,3%, reflejando un mayor uso de financiamiento externo para respaldar los activos totales. Aunque el ratio de calidad de la deuda mostró una ligera mejora, la autonomía financiera disminuyó con un ratio que bajó a USD 0,383 de patrimonio por cada dólar de pasivo total en 2023, comparado con USD 0,396 en 2022. En términos de rentabilidad, TPGSM experimentó una reducción en sus márgenes, con un margen neto negativo de USD -0,114 por dólar de ingreso en 2023 frente a USD 0,200 en 2022. Esto resultó en una menor rentabilidad para los accionistas, con un ROE de USD -0,067 en 2023 comparado con USD 0,117 en 2022, y un ROA de USD -0,019 en 2023 frente a USD 0,033 en 2022, indicando una menor eficiencia en el uso de activos para generar ganancias.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición Accionaria del Concesionario

1. Al 31 de diciembre del año 2023, el accionariado del Terminal Paracas estaba compuesto por: Servinoga S.L. (35,0%), Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. (32,5%), Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. (32,5%).
2. Servinoga S.L. pertenece al Grupo Nogar que es un Holding empresarial compuesto por 11 compañías, con más de 50 años de experiencia en comercio marítimo, operación portuaria y logística, el cual opera 7 terminales en España y Portugal. Pattac Empreendimentos e Participacoes S.A. tiene sus principales negocios concentrados en infraestructura, concesión de autopistas, terminales portuarios, administración de parques nacionales, producción de energía renovable y fondos de inversión. Por su parte, Tucumán Engenharia e Empreendimentos Ltda. desarrolla sus actividades en los sectores de infraestructura portuaria, aeroportuaria y obras 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

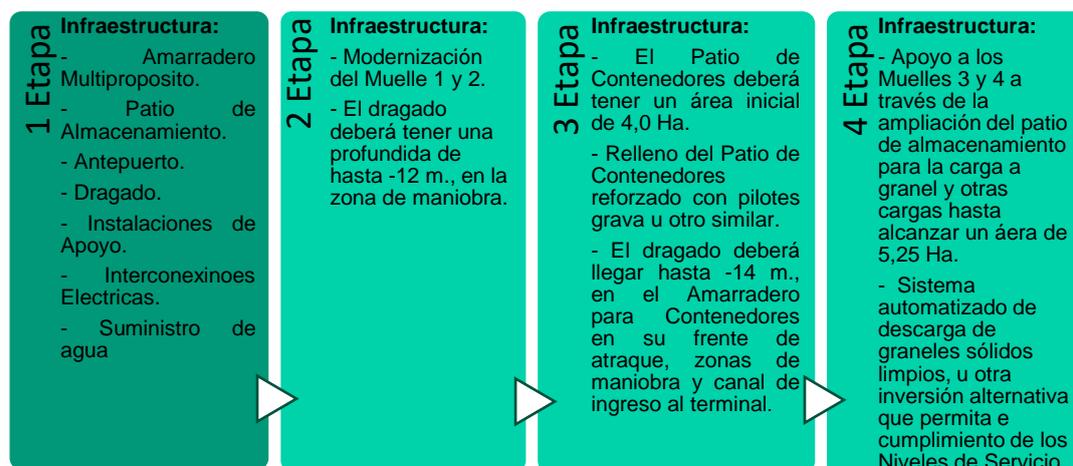
6. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la inversión del TPGSM se encuentra dividida en 4 etapas, cuyo detalle se muestra en la Ilustración N° 1.
7. Las obras comprendidas en la Etapa 1, son denominadas obras iniciales y deben ejecutarse en un plazo máximo de 18 meses a partir de la 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 practicaaje 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, entre otras. En particular, se modificaron las cláusulas 1.29.1, 3.3 (B) (I), 3.3 (B) (II), 6.32, 8.25,

³ Según la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.



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 que había venido siendo administrada por ENAPU, la cual comprendía:
- 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. Luego de la concesión, como producto de las inversiones que ha venido ejecutando el Concesionario en el TPGSM, al cierre de 2023 dicho terminal cuenta con los siguientes activos⁶:
- Antepuerto de 1 hectárea.
 - Pavimento aledaño: 0,46 hectáreas
 - Amarraderos multipropósito (1 y 2) y para contenedores (3 y 4) con una longitud mínima de 350 metros y 39,5 metros de ancho
 - Dragado: En amarraderos 1 y 2 hasta una profundidad mínima de -12 metros; y amarraderos 3 y 4 una profundidad mínima de -14 metros.
 - Patio de Almacenamiento de Contenedores: 4 Hectáreas para carga de contenedores y 5.25 Hectáreas para carga general.
 - Plataforma de contenedores refrigerados.
 - Edificios Administrativos, Aduanas y de Entidades Públicas (remodelados)
 - Obras de Electrificación, Interconexión Eléctrica a Sistema Interconectado Nacional.
 - Almacenes: 6000 m² para graneles y 3000 m² para carga general
 - 6 balanzas para el pesaje de Camiones de hasta 80 toneladas
18. Asimismo, al cierre de 2023, el TPGSM cuenta con el siguiente equipamiento portuario⁷:
- 2 Grúas móvil Liebherr LHM 550
 - 1 Grúa manipuladora
 - 6 Grabs tipo cuchara para la manipulación de granel de 45 m³, 28m³ y 25m³.
 - 1 Tolva ecológica
 - 1Tolva Semiecológica
 - 4 Montacargas Reach Stackers
 - 9 Terminal trucks
 - 9 Semiremolques
 - 5 Tolvas graneleras
 - 408 Plugs Reefer
 - 2 Excavadoras
 - 5 Cargador Frontal

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.

⁶ Plan de Negocios de TPGSM 2024

⁷ Plan de Negocios de TPGSM 2024



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

II.1. Servicios estándar

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

14. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios estándar en función a la nave:

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

b) Servicios estándar en función a la carga:

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

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 2023. Con este objetivo, se emplea la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁸.
25. En el transcurso del año 2023, el tráfico total de carga fue de 2,6 millones de toneladas, un 10,2% por debajo de lo registrado en el año previo (2,8 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, el valor alcanzado en 2023 fue superior en 62,3% que lo registrado 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.

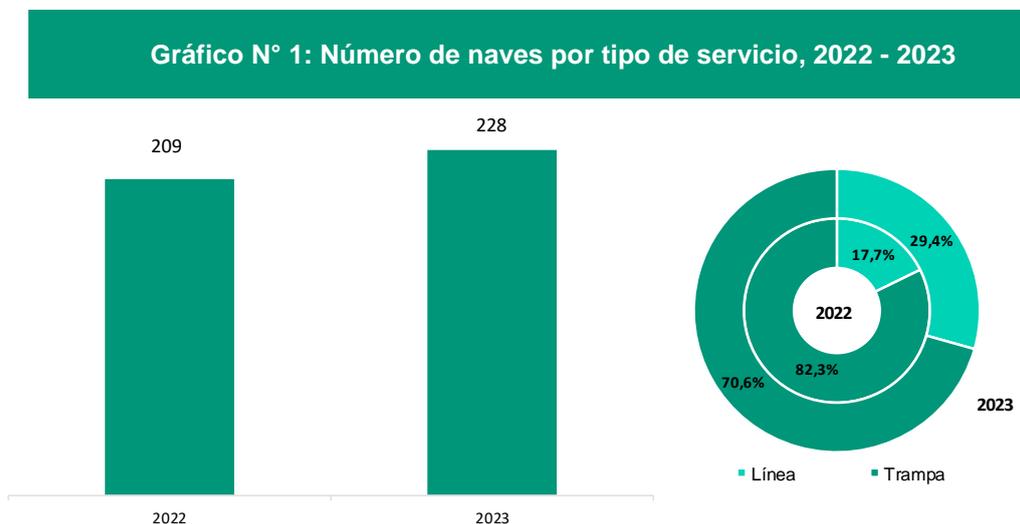
⁸ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



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 2023 recalaron en el Terminal Paracas 228 naves, lo que representó un aumento del 9,1% respecto del año 2022 (donde se atendieron 209 naves).



Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Las líneas navieras atendidas en el terminal se clasifican según el tipo de servicio: en línea o *tramp*⁹. El servicio en línea se asocia a naves que embarcan carga en contenedores y a naves que transportan pasajeros. En el 2023, este tipo de naves representó el 29,4% del total de naves que atracaron en el TPGSM. El resto de las naves, es decir el 70,6%, 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 (37,7%), de carga general (20,6%) y portacontenedores (28,1%). Finalmente, cabe indicar que el 13,6% restante fueron naves diversas como *reefers*, pesqueros, entre otros.
30. En cuanto a la capacidad de las naves¹⁰, 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 2023, aproximadamente el 64,7% 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 12,2 miles de TEU¹¹ en el transcurso del año 2023, lo que resultó en un aumento de 130,5% respecto al año 2022 (en el 2022 registró una caída del 30,9%). 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 99,2%.

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

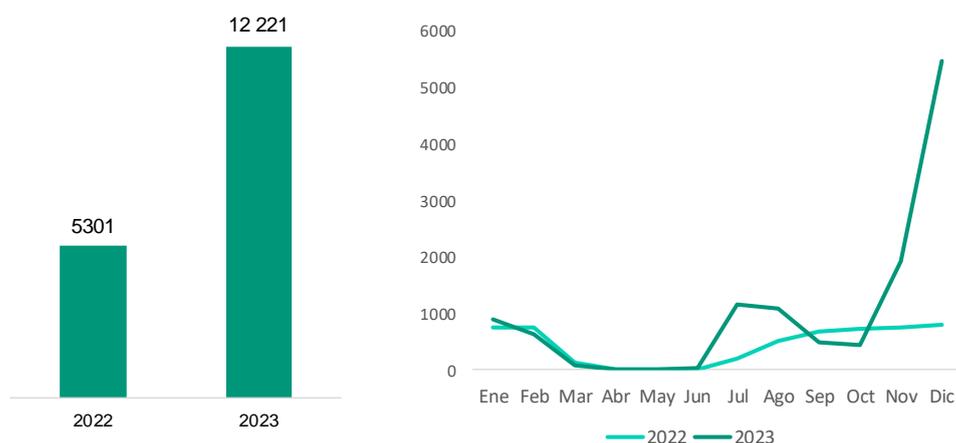
¹⁰ Medidos en unidades de arqueo bruto (UAB).

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



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 entre julio, agosto y noviembre los meses en que suelen recuperarse este tipo de operaciones.

Gráfico N° 2: Descarga y embarque de contenedores llenos, 2022 - 2023
(En TEU)

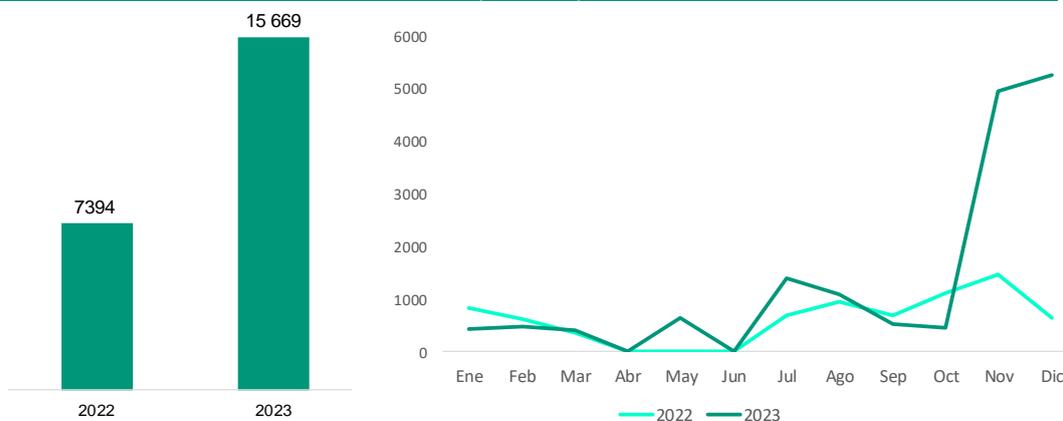


Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

33. Respecto al tráfico de contenedores vacíos, en el año 2023 el TPGSM alcanzó a movilizar 15,7 miles de TEU, registrando un considerable aumento del 111,9% con relación a lo movilizado el año 2022 (durante el 2022 registró una caída del 19,6%). Dicha evolución se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 95,2% 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 años¹².

Gráfico N° 3: Descarga y embarque de contenedores vacíos, 2022 - 2023
(En TEU)



Fuente: Terminal Paracas.

¹² 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.



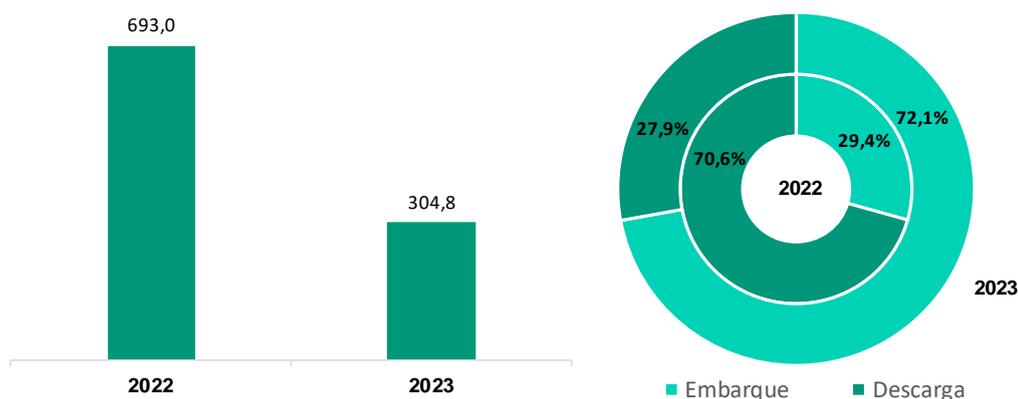
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

34. Revisando la distribución mensual del tráfico en el año 2023, podemos destacar que, al igual que en el año 2022, las operaciones de contenedores vacíos se redujeron en el transcurso del primer semestre del año, iniciándose también como en el año previo, una recuperación significativa a partir del mes de junio y octubre.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

35. En el transcurso del año 2023, el Terminal Paracas registró 304,8 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada, significando esto una disminución de -56,0% con respecto a lo alcanzado durante el año 2022 (equivalente a 388,2 miles de toneladas menos). Desagregando dicha variación por tipo de operación, a pesar de que las operaciones de embarque se incrementaron en 8,1%, la razón de la disminución fueron las operaciones de descarga, que disminuyeron en 82,7% (-404,6 miles de toneladas).
36. En cuanto al nivel de participación, a diferencia de años previos, la principal operación que se ha realizado dentro de la carga fraccionada es la de embarque (vinculada al régimen de exportación), que durante el 2023 alcanzó una cuota del 72,1%. Asimismo, cabe añadir que, como en años previos, en el año 2023 no se observaron operaciones de cabotaje en el TPGSM.

Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2022 - 2023 (Toneladas)



Fuente: Terminal Paracas.

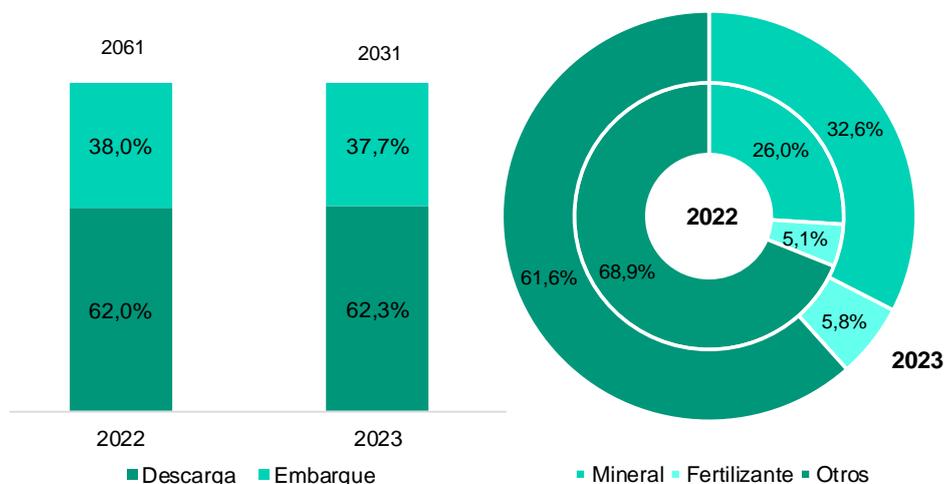
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e) Servicio estándar de carga sólida a granel

37. En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2031 miles de toneladas, lo que representó una reducción de 1,5% respecto al año 2022 (es decir 30 mil toneladas menos). Esto se explica, por la disminución tanto en la operación de descarga, que cayó en 1,0% (12,2 miles de toneladas menos), como en la de embarque, que bajó 2,3% (equivalente a 17,8 miles de toneladas menos).
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 2023 esta operación representó el 62,3% de la carga sólida a granel movilizada, porcentaje casi idéntico al alcanzado en el 2022 (62,0%).



Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2022- 2023 (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 2022 y 2023, la carga de Minerales y Fertilizantes incrementaron en 23,6% y 11,8%, equivalentes a 126,3 y 12,5 miles de toneladas, respectivamente. Sin embargo, estos incrementos no lograron contrarrestar la reducción observada en el caso de los Fertilizantes, que fue del -11,9%, equivalente a -168,8 miles de toneladas.

f) Servicio estándar de carga líquida a granel

39. En el año 2023, 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.

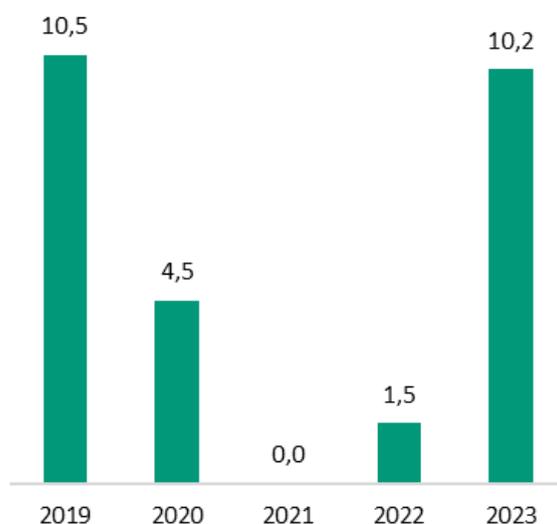
g) Servicio estándar de carga rodante

40. En el año 2023 se movilaron 26,9 miles de toneladas de carga del tipo rodante, logrando superar notablemente a niveles de años pasados. Cabe mencionar que este tipo de carga en el terminal se moviliza esencialmente en las operaciones de descarga, alcanzando una participación del 99,6% del total de carga.

h) Servicio estándar de pasajeros

41. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, se registró una fuerte recuperación, totalizando 10 174 pasajeros, todos ellos internacionales. Esta cifra representa un 96,6% del número de pasajeros registrado en 2019 (10 528 pasajeros). Es decir, que ya casi se alcanzan los niveles prepandemia en este servicio.

Gráfico N° 6: Tráfico de pasajeros, 2019 - 2023 (Miles de pasajeros)



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 3,18% 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 2023 se encontraron entre el 3,15% y 3,18%.



Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2022 - 2023
(En dólares, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2014	A partir de:	
			21/08/2022	21/08/2023
Servicio Estándar a la nave				
Uso de alquiler de amarradero	Metro - eslora/ hora	0,54	0,667	0,688
Servicio Estándar de Contenedores				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Movimiento	107,1	133,180	137,415
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Movimiento	121,8	151,468	156,284
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Movimiento	85,68	106,551	109,939
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Movimiento	97,44	121,178	125,031
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 20 pies	Ciclo completo	85,68	106,551	109,939
Transbordo de contenedores (lleno o vacío) - 40 pies	Ciclo completo	97,44	121,178	125,031
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	74,97	93,229	96,192
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	85,26	106,016	109,387
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies (cabotaje)	Movimiento	59,97	74,583	76,954
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies (cabotaje)	Movimiento	68,21	84,827	87,524
Embarque o descarga de contenedores High Cube Llenos	Por contenedor		155,717	160,668
Embarque o descarga de contenedores High Cube Vacíos	Por contenedor		124,570	128,531
Servicio Estándar a la carga no contenedorizada				
Embarque o descarga de carga fraccionada	Tonelada	9,98	12,408	12,802
Embarque o descarga de carga rodante	Tonelada	21	26,115	26,944
Embarque o descarga de carga sólida a granel	Tonelada	4,91	6,105	6,299
Embarque o descarga de carga líquida a granel	Tonelada	1	1,239	1,278
Servicio Estándar para pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	6	7,456	7,693

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 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 3,09%, como es el caso de los servicios de *Re-estiba carga sólida a granel – Re-estiba vía muelle* y 3,18%, para los servicios de *Escotillas o tapas de bodegas* y los servicios de *Re-estiba de contenedores*.



Cuadro N° 2: Precio de servicios a la nave, 2022 - 2023 (En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	A partir de:	
		21/08/2022	21/08/2023
Escotillas o tapas de bodegas			
Movilización de escotillas (ISO Hatches) y portones	Movimiento	174,07	179,6
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 20 pies	Contenedor	133,16	137,39
Re-estiba en la misma bodega - contenedores de 40 pies	Contenedor	151,46	156,27
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	199,75	206,1
Re-estiba vía muelle - contenedores de 40 pies	Contenedor	227,2	234,42
Re-estiba carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Tonelada	12,27	12,66
Re-estiba vía muelle	Tonelada	18,44	19,02
Re-estiba carga rodante			
Re-estiba vía nave	Tonelada	25,88	26,7
Re-estiba vía muelle	Tonelada	38,82	40,05
Re-estiba carga sólida a granel			
Re-estiba vía nave	Tonelada	6,03	6,22
Re-estiba vía muelle	Tonelada	9,05	9,33
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	31,05	32,03
Embarque o descarga contenedores con carga IMDG	Por contenedor	100% Tarifa	100% Tarifa
Conexión / desconexión contenedores reefers a bordo	Por contenedor	12,41	12,8
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	87,04	89,8
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
48 horas (tiempo libre - incluido en el servicio estándar)	Por TEU/día o fracción	libre	libre
Días: 3 - 8 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	9,92	10,23
Días: 9 - 15 (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	12,42	12,81
Días: 16 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	18,63	19,22
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	9,92	10,23
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	18,63	19,22
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	9,92	10,23
Días: 11 en adelante (día o fracción)	Por TEU/día o fracción	18,63	19,22

Fuente: Terminal Paracas.

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 entre 3,13% y 3,18% durante 2023, a excepción del precio de los servicios de Uso de área operativa – Almacenaje carga fraccionada (Importación/exportación llenos. Día 3 – 6, Día: 7 – 15 y Día: 16 en adelante)¹³.

¹³ 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, 2022 - 2023 (En Soles, sin IGV)

Servicios	Unidad	A partir de:	
		21/08/2022	21/08/2023
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	24,85	25,64
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	TEU/Día o fracción	37,26	38,44
Importación/exportación llenos. Día: 15 en adelante	TEU/Día o fracción	52,19	53,84
Movimiento extra de contenedores en patio			
Movimientos extras al servicio estándar en el terminal	Contenedor	93,25	96,21
Servicio de manipuleo de carga			
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	211,38	218,10
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	273,55	282,24
Consolidación/desconsolidación contenedor 20" con carga suelta con	Contenedor	484,08	499,47
Contenedor reefer			
Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Contenedor/día	87,04	89,80
Retirada/colocación gensets	Contenedor / operación	31,05	32,03
Pesaje extraordinario			
De contenedores	Contenedor / operación	24,85	25,64
De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Tonelada	6,20	6,39
Uso de área operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito temporal			
Importación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	149,19	153,93
Importación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	223,83	230,94
Exportación de contenedores 20 pies - llenos	Lumpsum	124,35	128,30
Exportación de contenedores 40 pies - llenos	Lumpsum	149,20	153,94
Almacenaje contenedores import/export. Días: 8 al 15	TEU/Día o fracción	22,35	23,06
Almacenaje contenedores import/export. Días: 16 en adelante	TEU/Día o fracción	31,05	32,03
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	1,22	1,25
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada o m3/Día o fracción	1,83	1,88
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada o m3/Día o fracción	2,46	2,53
Movimientos extras	Tonelada o m3	9,28	9,57
Pesaje extraordinario	Tonelada o m3	6,20	6,39
Uso de área operativa - Almacenaje graneles sólidos			
Importación/exportación - 48 horas	Tonelada/Día o fracción	Libre	Libre
Importación/exportación llenos. Día: 3 - 6	Tonelada/Día o fracción	0,16	0,16
Importación/exportación llenos. Día: 7 - 15	Tonelada/Día o fracción	0,22	0,22
Importación/exportación llenos. Día: 16 en adelante	Tonelada/Día o fracción	0,34	0,35
Servicios especiales carga rodante			
Uso área - 48 horas	Vehículo	Libre	Libre
Uso de área días: 3 - 10 (vehículo ligero)	Vehículo	31,05	32,03
Uso de área días: 11 en adelante (vehículo ligero)	Vehículo/Día o fracción	12,41	12,80
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS	Tonelada	9,28	9,57
Movimiento extra - vehículo ligero	Vehículo	31,05	32,03

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 practicaaje y remolcaje, 2021 - 2022 (En dólares, sin IGV)

Servicio	2023		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:		
Practicaaje				
PSA Marine Perú S.A.	1/04/2023	31/03/2024	Adenda N°3	0,00
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	28/01/2023	27/01/2024	Adenda N°3	0,00
Remolcaje				
Petrolera Transoceánica S.A.	1/01/2024	31/12/2024	Adenda N°7	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	1/01/2024	31/12/2024	Adenda N°8	112,55

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En lo que respecta al año 2023, el servicio de practicaaje fue prestado por dos empresas: PSA Marine Perú S.A. 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..¹⁴ 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 practicaaje 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 vagonetas de 60 toneladas. En la otra fase, denominada fase límite, el Concesionario deberá contar como mínimo con dos grúas móviles sobre llantas de 50 toneladas de capacidad a 25 metros, un equipo móvil absorbente para gráneles limpios y una grúa de celosía de 40 toneladas o un equivalente.
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:

¹⁴ Durante el año 2022, Trabajos Marítimos S.A - TRAMARSA no renovó su contrato para brindar el servicio de practicaaje.



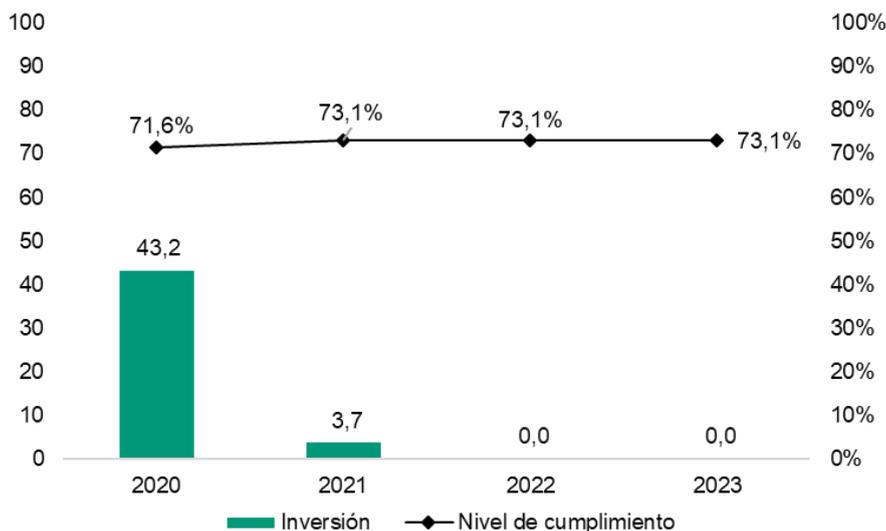
- Se activan cuando el terminal alcance una demanda total de 2 500 000 toneladas/año. Al cierre de 2020, el total de carga atendida en el TPGSM ascendió a 1 525 332 toneladas.
 - Las inversiones a realizar en esta etapa consisten en: (i) modernización de los muelles 1 y 2, donde el amarradero de contenedores 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 2018¹⁵ 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 2023, 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 73,1% con relación al compromiso de inversión total (USD 249,1 millones)¹⁶.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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 - 2023
(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 2023 alcanzó los S/. 4,9 millones, monto 5% por debajo al pagado el año 2022, debido a los menores ingresos de la concesión. Así, vale remarcar que la retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (74,3%) de los pagos al estado realizados por el Concesionario.

**Cuadro N° 5: Pagos al Estado, 2022 - 2023
(En miles de soles)**

Concepto	2022	2023
Autoridad Portuaria Nacional - APN	3 864,4	3 650,5
Ositrán	1 312,5	1 266,0
Total	5 176,9	4 916,4

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



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁷

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 2023¹⁸. El indicador de servicio relativo al número de operaciones que incumplieron los tiempo 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 18 (8,7%), 11 (5,0%), 35 807 (76,6%), 267 (6,7%) y 1182 (29,1%) oportunidades, respectivamente.

63. Por otra parte, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que respetó los límites de tiempo máximo exigido fue el servicio de *Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.*

Gráfico N° 8: Niveles de servicio, 2023

	Trim. Dic 22 / Feb 23	Trim. Mar / May 23	Trim. Jun / Ago 23	Trim. Set / Nov 23
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave	10	4	4	0
Tiempo para desatraque de la nave	3	1	5	2
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel	9022	9645	11418	5722
Tiempo de recepción de Contenedores	13	0	26	228
Tiempo de entrega de Contenedores	64	1	85	1032
Requerimiento promedio trimestral (En minutos promedio)				
Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave: Máximo 20 Min.	31:00	14:00	19:00	08:00
Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.	14:00	16:00	19:00	15:00
Tiempo de entrega de Carga Fraccionada y Carga sólida a granel: Máximo 30 Min.	56:15	54:59	01:00:30	01:05:35
Tiempo de recepción de Contenedores: Máximo 20 Min.	14:02	Sin Movimiento	14:10	21:08
Tiempo de entrega de Contenedores: Máximo 20 Min.	20:44	15:28	22:08	01:03:02

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁷ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁸ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N°00284-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2024.



b) Indicadores de productividad

64. En el siguiente cuadro se presentan los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario durante el año 2023¹⁹ para carga granel sólido, granel líquido, fraccionada y rodante. Como se observa, en todos los 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, 2023

	Trim. Dic 22 / Feb 23	Trim. Mar / May 23	Trim. Jun / Ago 23	Trim. Set / Nov 23
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel sólido				
Mínimo 400 Toneladas / Hora	540,26	496,92	526,44	545,40
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga granel líquido				
Mínimo 140 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga fraccionada				
(Fierro) [Varillas]: Mínimo 150 Toneladas / Hora	204,30	176,88	259,59	191,38
(Tubos de Acero): Mínimo 150 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Fertilizantes): Mínimo 130 Toneladas / Hora	302,32	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Palanquilla): Mínimo 250 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	358,89	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Harina de Pescado): Mínimo 40 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
Rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga de carga rodante				
(Livianos): Mínimo 80 Toneladas / Hora	86,50	80,33	84,58	81,45
(Medianos): Mínimo 30 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento
(Pesados): Mínimo 15 Toneladas / Hora	29,50	15,67	15,64	16,40

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

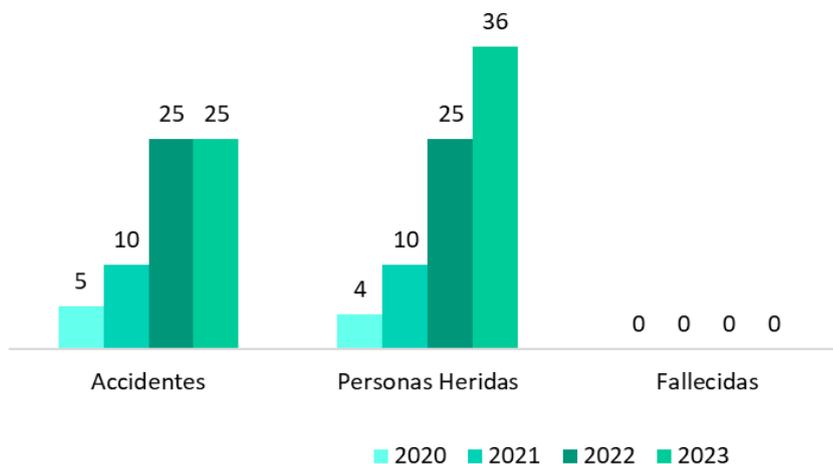
VI.2. Accidentes

65. En el transcurso del año 2023 se presentaron veinticinco (25) accidentes en el TPGSM, siendo esto la misma cantidad de accidentes que se registraron en el año 2022. Estos accidentes tuvieron como consecuencia únicamente personas heridas (36 personas, 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.

¹⁹ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N°00284-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2024.



Gráfico N° 10: Número de accidentes en el terminal, 2020 - 2023

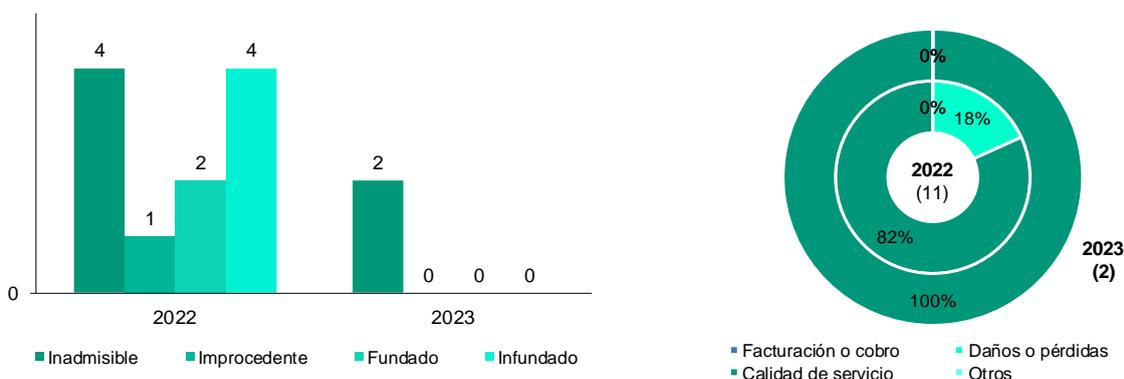


Fuente: Terminal Paracas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

66. En el transcurso del año 2022 se presentaron dos (2) reclamos contra el Concesionario, relativos a *Facturación o Cobro*. Con respecto al estado de la resolución, podemos comentar que ambos reclamos fueron declarados como “inadmisibles”.

Gráfico N° 11: Número de reclamos, 2022 - 2023



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

67. 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 16,05 UIT (S/. 79,4 miles). En el Cuadro N° 6 se presenta el detalle de las sanciones impuestas. Finalmente, no se le aplicaron penalidades durante el año 2023.



Cuadro N° 6: Sanciones aplicadas a Terminal Paracas en el año 2023

N°	Incumplimiento de	Cláusula contractual incumplida	Sanción Impuesta
1	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al décimo séptimo trimestre de Explotación (setiembre a noviembre 2018)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,21 UIT
2	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal General San Martín - Pisco correspondientes al décimo noveno trimestre de Explotación (marzo a mayo 2019)	Cláusula 8.21, Anexo 3 del Contrato de Concesión.	3,21 UIT
3	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al vigésimo trimestre de Explotación (junio – agosto 2019)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21 UIT
4	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondientes al vigésimo primer trimestre de Explotación (setiembre – noviembre 2019)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21 UIT
5	Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, correspondiente al décimo octavo trimestre de Explotación (diciembre 2018 a febrero 2019)	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	3,21 UIT

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

68. El Estado de Resultados Integrales de TPGSM muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2019-2023).



Cuadro N° 7: Estado de Resultados Integrales, periodo 2019 - 2023
(en miles de USD)

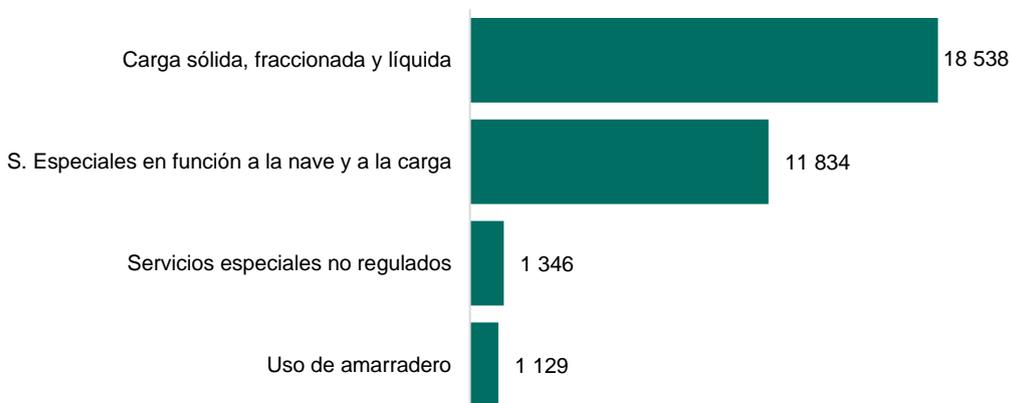
	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos totales	117 094	44 452	21 757	34 990	32 847
Prestación de servicios portuarios	11 848	13 646	20 430	34 867	32 847
Servicios de construcción	105 246	30 806	1327	123	0
Costos totales	111 911	41 094	16 772	24 843	26 162
Prestación de servicios portuarios	6665	10 288	15 445	24 720	26 162
Servicios de construcción	105 246	30 806	1 327	123	0
Utilidad bruta	5 183	3 358	4 985	10 147	6 685
Gastos de administración	5665	9311	5901	5359	5551
Gastos de venta	258	543	211	287	256
Utilidad operativa	-740	-6 496	-1 127	4 501	878
Ingresos financieros	26	587	0	46	2 094
Gastos financieros	-1323	-10 726	-8639	-8391	-6382
Otros ingresos	79	99	229	405	328
Otros gastos	-396	-424	-94	-181	-1139
Diferencia de cambio	-25	-860	232	-34	61
Utilidad antes de impuestos	-2379	-17 820	-9399	-3654	-4160
Impuesto a la renta	-3 246	-205	8 185	10 646	408
Utilidad neta	-5625	-18 025	-1214	6992	-3752

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. Al respecto, en el caso particular del año 2023, se puede observar que TPGSM facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un monto de USD 32,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,0 millones (-5,8%) respecto del ejercicio 2022. Respecto a la composición de los ingresos por servicios prestados por TPGSM, durante el año 2023 la carga sólida, fraccionada y líquida facturó alrededor de USD 18,5 millones, lo cual representó el 56,4% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido muy debajo por los servicios especiales en función a la nave y a la carga (USD 11,8 millones), el servicio especial no regulado (USD 1,4 millones) y el uso del amarradero (USD 1,3 millones), cuyos montos facturados representaron el 36,0%, 4,1% y 3,4% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.

Gráfico N° 12: Ingresos por prestación de servicios de TPGSM
(En miles de USD)



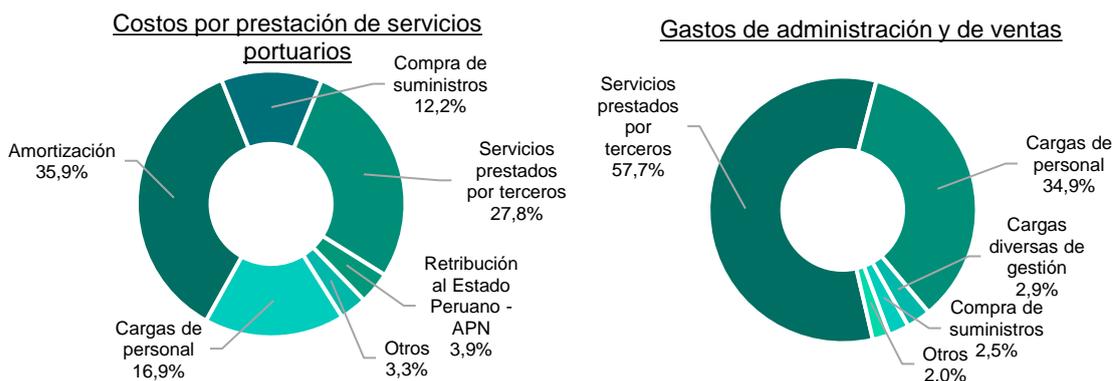
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



70. Por otro lado, durante el 2023 el concesionario no registró ingresos por servicios de construcción, mientras que el año anterior se registraron USD 123 000 por dicho concepto. Cabe mencionar que los ingresos por construcción se corresponden a los trabajos de construcción y al equipamiento portuario computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible.
71. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración y de ventas. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se detalló en el anteriormente, en el año 2023 estos ascendieron a USD 26,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 1,4 millones (+5,8%) respecto de lo observado en el 2022. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 79,6% de los ingresos totales del ejercicio 2023.
72. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2023 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos principalmente por amortización de activos intangibles (35,9%), servicios prestados por terceros (27,8%), cargas de personal (16,9%), y compra de suministros (12,2%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 23,4 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,1 millones (+10,0%) respecto de lo observado en el 2022.

Gráfico N° 13: Composición de los costos y gastos operativos de TPGSM, año 2023
(En términos porcentuales)

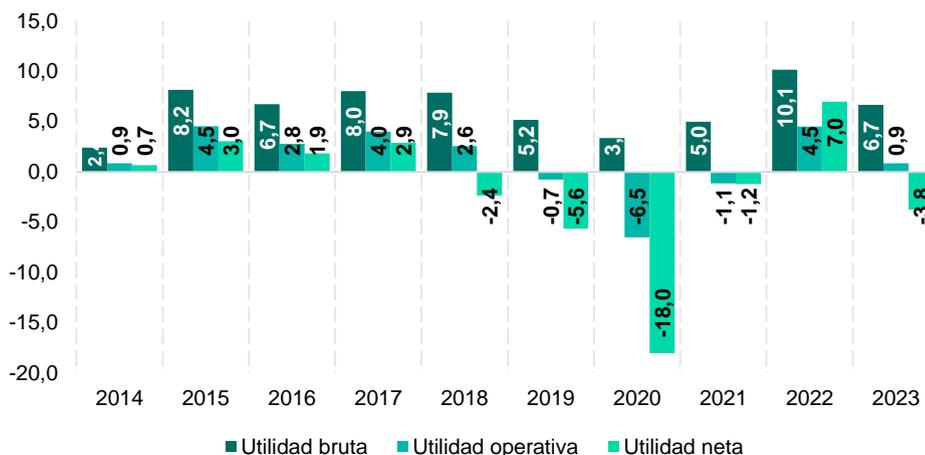


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración y de ventas, como se detalló anteriormente, en el año 2023 estos ascendieron a USD 5,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 161 000 (+2,9%) respecto de lo observado en el 2022. Nótese que, de dicho total, los gastos de administración ascendieron a USD 5,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 192 000 (+3,6%) respecto de lo observado en el 2022, mientras que los gastos de ventas ascendieron a USD 256 000, lo cual representa una disminución de USD 31 000 (-10,8%) respecto de lo observado en el 2022. Cabe indicar que dichos gastos, en conjunto, representaron alrededor del 17,7% de los ingresos totales del ejercicio 2023.
74. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2023 los gastos de administración y de ventas se encontraron compuestos principalmente por servicios prestados por terceros (57,7%), cargas de personal (34,9%) y cargas diversas de gestión (2,9%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 5,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 148 000 (+2,7%) respecto de lo observado en el 2022.
75. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2014-2023.



Gráfico N° 14: Evolución de los resultados de TPGSM, periodo 2014 - 2023
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. De esta forma, la utilidad bruta de TPGSM representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
77. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, a lo largo del tiempo la utilidad bruta de la empresa ha sido fluctuante durante los años de análisis, para el 2023 alcanzó un nivel menor al registrado en el año 2022 con USD 6,7 millones, lo cual representa una disminución de USD 3,5 millones (-34,1%) respecto de lo observado en el 2022. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de TPGSM entre los años 2014 y 2023 resulta equivalente a +12,0%, siendo ello explicado por el menor crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+26,0% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en los costos totales (+35,6% anual, en promedio).
78. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa a través de sus actividades regulares de negocio, luego de deducir los gastos de administración y de ventas, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de TPGSM ha tenido un comportamiento oscilante a lo largo de tiempo, llegando a alcanzar en el año 2023 un total de USD 878 000, lo cual representa una reducción de USD 3,6 millones (-80,5%) respecto de lo observado en el 2022. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de TPGSM entre los años 2014 y 2023 resulta equivalente a +0,3%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los gastos de administración de la empresa a lo largo de dicho periodo (+20,1% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+12,0% anual, en promedio).
79. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TPGSM, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, a lo largo del tiempo la utilidad neta de TPGSM ha mostrado un comportamiento fluctuante alcanzando un nivel negativo de USD 3,8 millones, lo cual representa una disminución de USD 10,7 millones (-153,7%) respecto de lo observado en el 2022.



80. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad neta de TPGSM entre los años 2014 y 2023 resulta equivalente a -221,1%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los gastos financieros a lo largo de dicho periodo (+76,2% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+0,3% anual, en promedio). Nótese que la empresa ha presentado pérdidas netas en alguno de los ejercicios contables, lo cual se sustenta en la tendencia creciente de los costos por prestación de servicios portuarios y de los gastos administrativos desde el inicio de la concesión.

VII.2. Estado de Situación Financiera

81. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2019-2023).

Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera, periodo 2019 - 2023					
(en miles de USD)					
Año	2019	2020	2021	2022	2023
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 099	13 704	7 694	9 112	3 117
Inversiones a valor razonable	9	0	0	0	0
Cuentas por cobrar comerciales	1 024	834	836	2 918	2 240
Otras cuentas por cobrar	3 563	1 522	1 241	918	2 684
Suministros	468	469	1 001	1 055	1 672
Gastos contratados por anticipado	2 251	54	46	29	70
Total Activo Corriente	8 414	16 583	10 818	14 032	9 783
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 657	1 459	1 583	1 698	2 010
Activos intangibles	180 551	201 252	194 600	186 506	181 197
Activos por derecho de uso	90	66	67	27	112
Impuesto a la renta diferido	2 826	3 501	5 259	5 077	6 587
Instrumento financiero derivado	0	0	0	3 133	2 149
Total Activo no Corriente	185 124	206 278	201 509	196 441	192 055
TOTAL ACTIVO	193 538	222 861	212 327	210 473	201 838
Obligaciones financieras	0	0	1 204	967	1 888
Cuentas por pagar comerciales	15 369	7 795	540	1 066	2 671
Pasivo por arrendamiento	40	32	41	28	42
Otras cuentas por pagar	1 833	2 046	2 771	3 147	3 502
Total Pasivo Corriente	17 242	9 873	4 556	5 208	8 103
Obligaciones financieras	138 454	141 086	142 950	139 822	131 691
Pasivo por arrendamiento	32	0	26	0	71
Préstamos de accionistas	0	33 574	34 429	5 760	6 043
Instrumento financiero derivado	0	15 494	8 744	0	0
Otras cuentas por pagar	10 371	0	0	0	0
Total Pasivo no Corriente	148 857	190 154	186 149	145 582	137 805
TOTAL PASIVO	166 099	200 027	190 705	150 790	145 908
Capital social	27 054	30 147	45 321	45 321	76 308
Capital adicional	0	15 174	0	30 988	0
Prima de capital	0	0	0	81	82
Reserva legal	884	884	884	884	1 323
Reserva de cobertura	-7 001	-15 171	-8 744	3 133	2 149
Resultados acumulados	6 502	-8 200	-15 839	-20 724	-23 932
TOTAL PATRIMONIO	27 439	22 834	21 622	59 683	55 930
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	193 538	222 861	212 327	210 473	201 838

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas

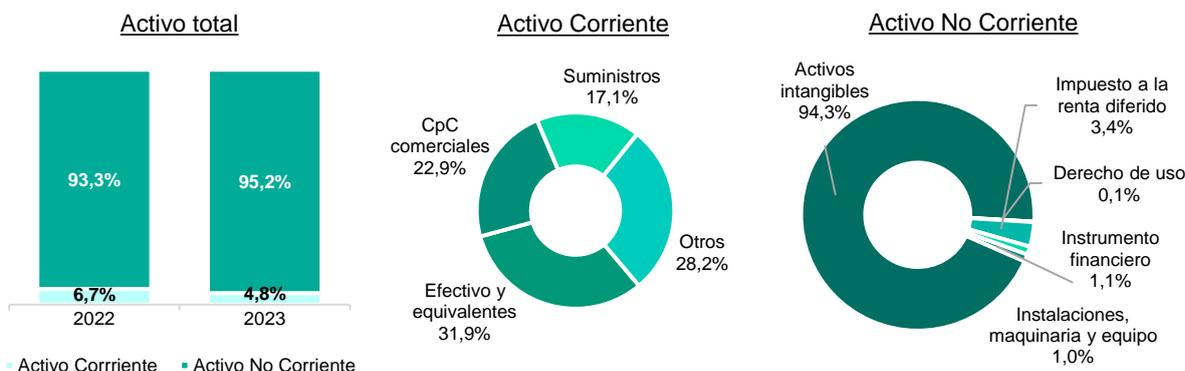
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Al respecto, en el caso particular del año 2023, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TPGSM ascendieron a USD 201,8 millones, lo cual representó una reducción de USD 8,6 millones (-4,1%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 95,2% por activos no corrientes, mientras que el 4,9% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2023 estos se componían principalmente de Efectivo y equivalentes de



efectivo, con una participación de 31,9%, seguido de las Cuentas por cobrar comerciales y Suministros, con participaciones de 22,9% y 17,1%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2023 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 94,3%, en tanto que el Impuesto a la renta diferido presentó una participación de 3,4%.

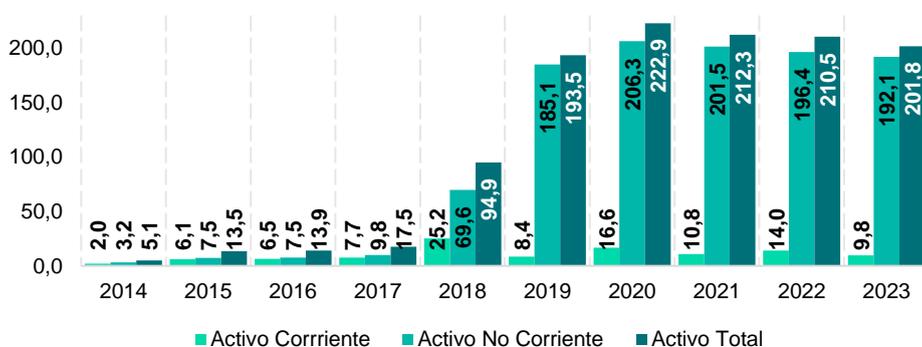
Gráfico N° 15: Composición de activos de la empresa 2023
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2020 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente como consecuencia del incremento de los bienes de concesión y obras en curso correspondientes a las etapas 1, 2 y 3 del proyecto de modernización y desarrollo del Terminal Portuario General San Martín. Así, en el año 2020 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (USD 222,9 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2023. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a +1,1%, siendo ello explicado por el menor crecimiento en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+0,9% anual, en promedio).

Gráfico N° 16: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014 – 2023
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TPGSM, al cierre del año 2023 estos ascendieron a USD 145,9 millones, lo cual representó una reducción de USD 4,9 millones (-3,2%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 94,4% por pasivos no corrientes, mientras que el 5,6% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede



apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2023 estos se conformaron principalmente de Instrumentos financieros, con una participación de 43,2%, seguido de las Cuentas por pagar a partes relacionadas, Cuentas por pagar comerciales y Otras cuentas por pagar, con participaciones de 33,0%, 23,3% y 0,5%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2023 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 95,6%, seguido de Préstamo de accionistas y Pasivo por arrendamiento, con una participación de 4,4% y 0,1%, respectivamente.

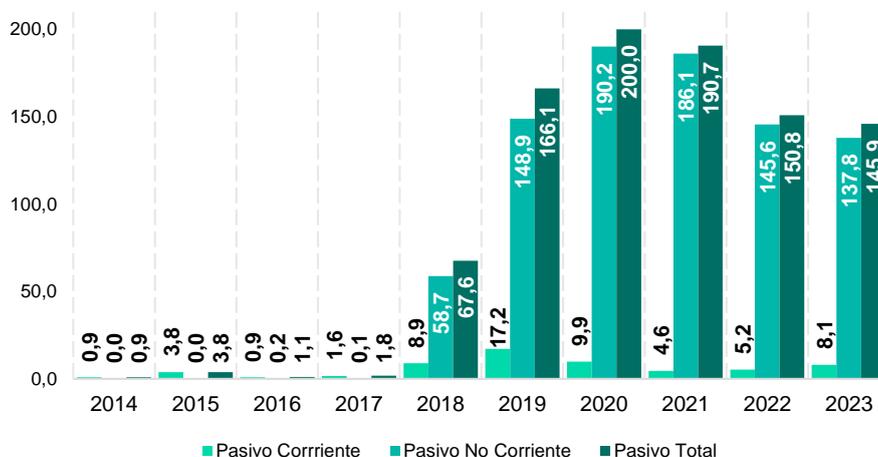
Gráfico N° 17: Composición de pasivos de la empresa 2023
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en los últimos años de la concesión ha habido un crecimiento significativo respaldado por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2020 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo no corriente. De este modo, en el año 2020 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 200,0 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2023. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2023 resulta equivalente a -10,0%, siendo ello explicado por la reducción observada en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-10,2% anual, en promedio).

Gráfico N° 18: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014 – 2023
(En millones de USD)

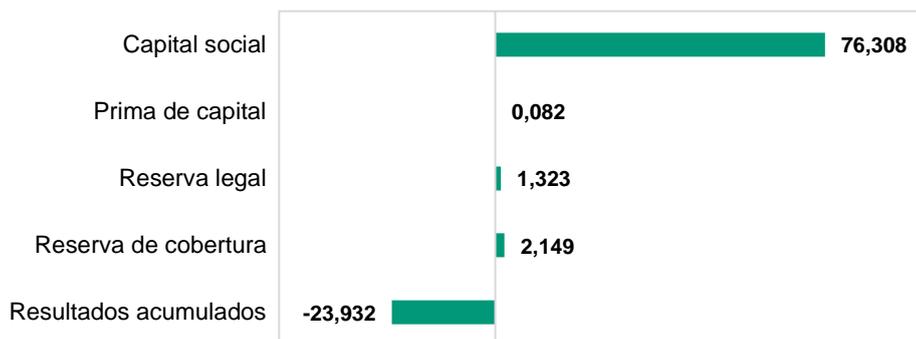


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



86. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TPGSM, al cierre del año 2023 este ascendió a USD 56,0 millones, lo cual representó una reducción de USD 3,8 millones (-6,3%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 136,4% por el capital suscrito y pagado de los accionistas, una participación negativa de 42,8% por los resultados acumulados y el 2,4% restante por la prima de capital, la reserva legal y la reserva de cobertura.

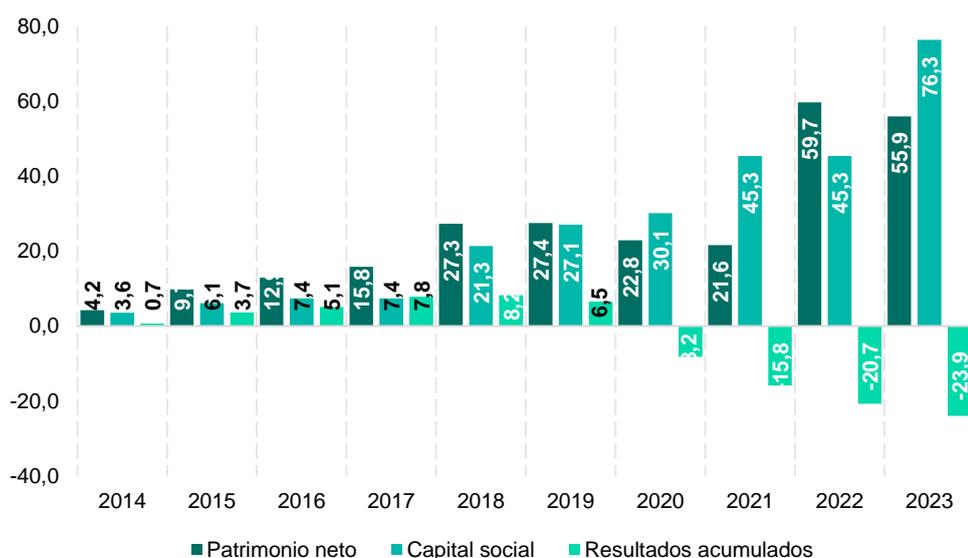
Gráfico N° 19: Composición del patrimonio neto de la empresa
(En miles de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TPGSM, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada por los aportes de capital efectuados por los accionistas a pesar de la tendencia negativa de los resultados acumulados desde el 2020. Cabe señalar que en el 2023 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores aportes de capital social, los cuales han venido presentando una tendencia creciente desde el inicio de la concesión, mostrando una tasa de variación anual promedio de +40,6% entre el 2014 y 2023.

Gráfico N° 20: Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2014 - 2023
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.3. Ratios Financieros

88. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2023.

i) Ratios de liquidez

89. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de TPGSM en el año 2023 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2022, conforme los pasivos corrientes van siendo afrontados por activos menos líquidos. A su vez, el capital de trabajo muestra una caída en el año 2023 respecto al 2022 pero alcanzando cifras positivas.

Cuadro N° 9: Ratios de liquidez, años 2022 y 2023				
Ratio	Fórmula	2022	2023	
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2,694	1,207	
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	2,486	0,992	
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	1,750	0,385	
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	8,824	1,680	

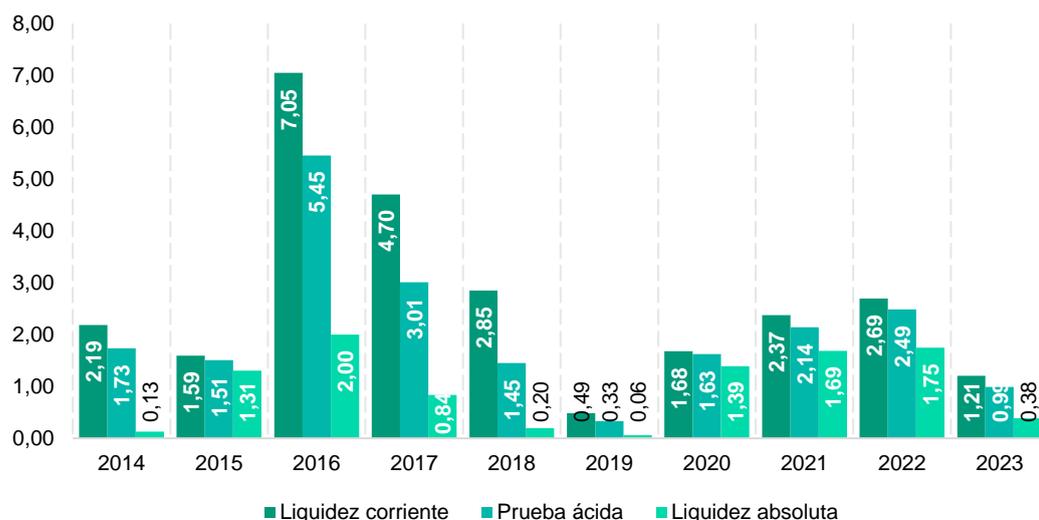
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2023 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 1,207 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (2,694 en 2022). Al respecto, dicho resultado se sustenta tanto en la reducción del activo corriente (-30,3 %) como en el incremento del pasivo corriente (+55,6 %) respecto a lo registrado en el año 2022.
91. De igual forma, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Suministros y Gastos contratados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría de USD 0,992 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (2,486 en 2022). Sobre el particular, ello se sustenta en el decremento porcentual del activo corriente neto de las cuentas Suministros y Gastos contratados por anticipado (-37,9 %) en tanto que el pasivo corriente se incrementó en 55,6%.
92. Asimismo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,385 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (1,750 en 2022). Al respecto, ello se sustenta en la reducción porcentual de la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo (-65,8%) y el incremento porcentual del pasivo corriente (+55,6 %).



93. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una tendencia decreciente, presentándose valores mínimos en los años 2019 y 2023, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en el incremento en el tiempo de los pasivos corrientes de la empresa, presentando una tasa de variación anual promedio entre los años 2014 y 2023 de +27,8 %, en tanto que los activos corrientes mantuvieron una tendencia creciente, pero con una menor tasa de variación anual promedio para similar periodo de +19,6%. Así, si bien los ratios de liquidez presentaron una mejoría entre 2021 y 2022, debido al mayor saldo registrado en la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, la tendencia decreciente observada históricamente continuó para el año 2023.

Gráfico N° 21: Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014 – 2023

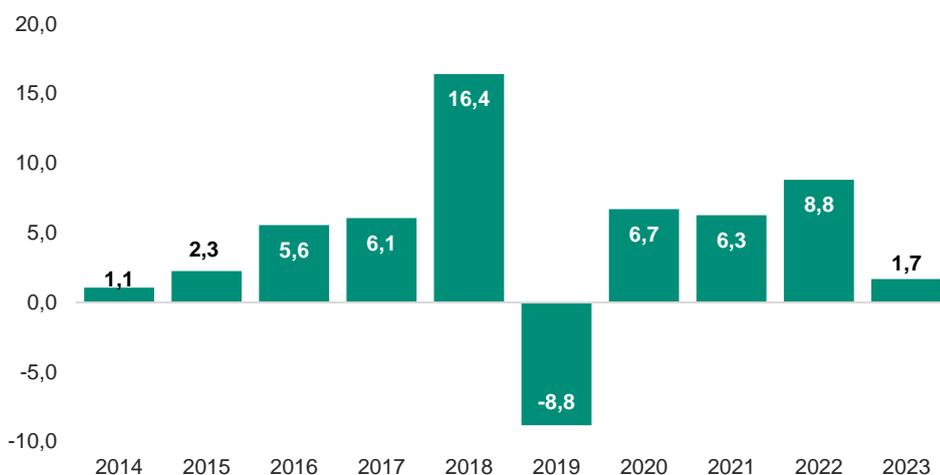


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Lo anterior señalado guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2014 y 2023, el cual presentó una cifra negativa para el año 2019. Al respecto, el capital de trabajo se refiere a la cantidad de efectivo (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TPGSM, para el año 2023 se calcula un capital de trabajo de USD 1,7 millones, lo cual representó una reducción de USD 7,1 millones (-81,0 %) respecto de lo observado en el año 2022 (USD 8,8 millones).
95. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez. Como se puede apreciar, en el caso de TPGSM la tendencia observada para el capital de trabajo entre los años 2014 y 2023 es fluctuante pero principalmente positiva, alcanzando un mínimo histórico de USD -8,8 millones en 2019; no obstante, al cierre del 2023 dicho indicador resultó positivo (USD 1,7 millones), lo cual significó una reducción en el capital de trabajo respecto del 2022.



Gráfico N° 22: Evolución del capital de trabajo, periodo 2014 – 2023



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ii) Ratios de endeudamiento financiero

96. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TPGSM en el año 2023 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran un incremento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2022, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2022, además de que, en comparación a dicho año, para el 2023 la empresa presenta una peor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo.

Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento, años 2022 y 2023

Ratio	Fórmula	2022	2023
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	2,527	2,609
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,716	0,723
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,035	0,056
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,396	0,383
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,396	1,383

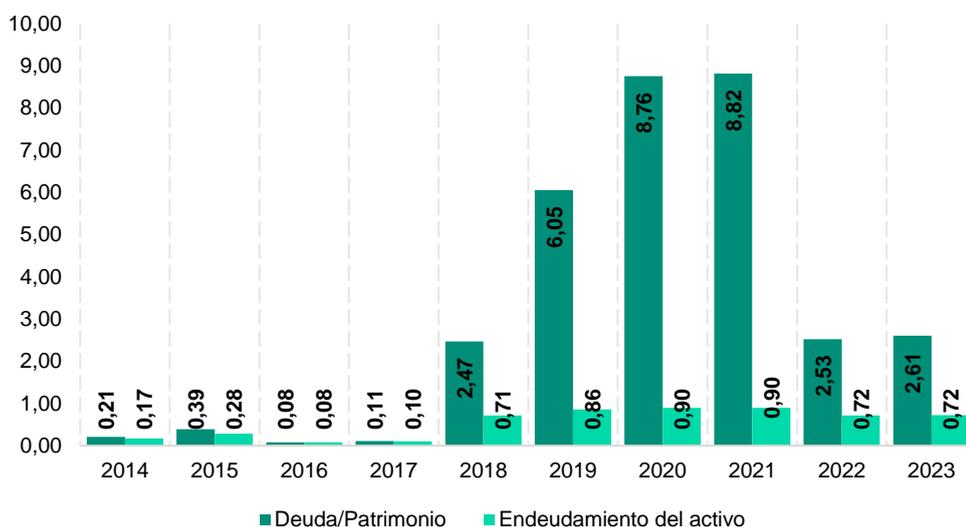
Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2023 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 2,609 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (2,527 en 2022), lo cual muestra un cambio negativo en su solidez financiera al incrementar su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2023, el pasivo total de la empresa presentó una disminución en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2022, mostrando una variación porcentual de -3,2 %, variación menor a la del patrimonio neto, que pasó por una reducción de 6,3% respecto a lo registrado en el año 2022.



98. Por otra parte, la reducción en el nivel de obligaciones con terceros asumida por la empresa (pasivo total) al cierre del 2023 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2023 alrededor del 72,3 % del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (71,6 % en 2022). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2023 (-5,3 % respecto a lo registrado en 2022), así como en el activo total, el cual se vio reducido en un 4,1 % respecto a lo registrado en el año 2022.
99. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar un comportamiento fluctuante en ambos casos desde el inicio de la concesión, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2023 respecto a la mayor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el menor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 0,21 en 2014 a 2,61 en 2023, lo que se traduce en una variación anual promedio de +32,2 %, y un grado de endeudamiento del activo de 17% en 2014 a 72 % en 2023, todo ello principalmente por el mayor endeudamiento de la empresa con terceros.

Gráfico N° 23: Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014 – 2023



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

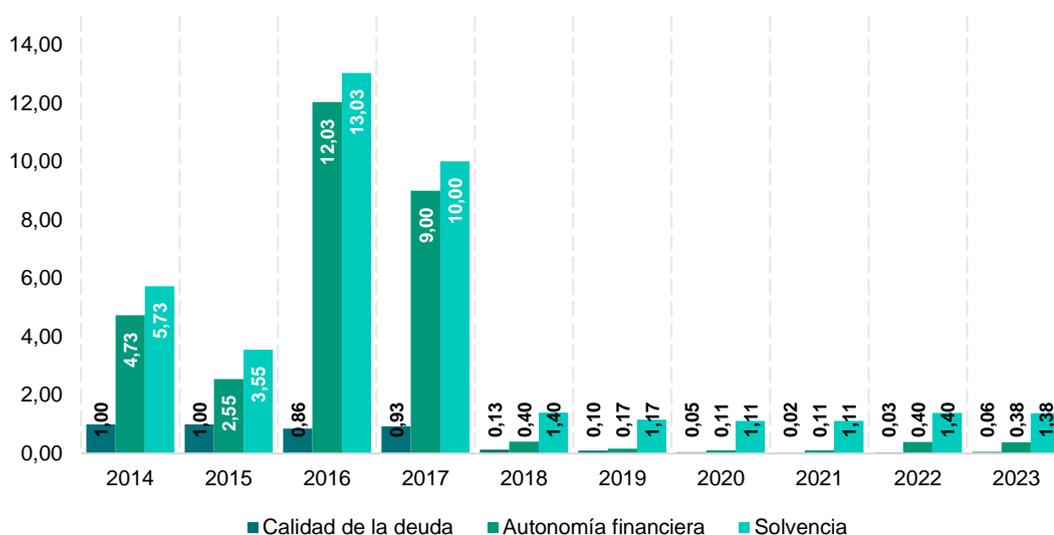
100. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2023 se aprecia que el 5,6 % del pasivo total de TPGSM corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (3,5% en 2022), con lo cual se esperaría que poco menos del 6,0% de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos). Cabe indicar que, si bien al cierre del 2023 el pasivo corriente se incrementó en 55,6 %, el pasivo total se contrajo en 3,2%, ambos respecto a lo registrado en el año 2022, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
101. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2023 la sitúa en un menor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2023 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,383 de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 0,396 en 2022). Al



respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2023, el patrimonio neto se vio reducido respecto a lo registrado en el 2022, mostrando una variación porcentual de -6,3 %, así mismo, el pasivo total de la empresa presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2022, mostrando una variación porcentual de -3,2 %.

102. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2023 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,38 de activo total, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 1,40 en 2022), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir sus obligaciones con terceros (pasivos totales), sin embargo, se presenta una reducción en su capacidad de pagar sus deudas, en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2023, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de -3,2 % respecto a lo registrado en el año 2022, en tanto que los activos totales mostraron una reducción de 4,1 % respecto al 2022.
103. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan un comportamiento fluctuante, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo creciendo durante dicho periodo como producto del incremento que ha venido experimentando el pasivo no corriente, lo cual puede ser evidenciado observando la tendencia a la baja del ratio de calidad de la deuda, que pasó de 13% en 2018 a 5,6% en 2023.

Gráfico N° 24: Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014 – 2023



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2014 y 2023, el pasivo total de TPGSM presentó una variación promedio anual de 76,1 %, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de 50,4 %, esto es, un ritmo de crecimiento menor al de los pasivos, en tanto que el patrimonio neto de TPGSM presentó un crecimiento anual promedio de 33,2 %, reforzando así la mayor dependencia de la empresa en cuanto al financiamiento de sus activos.

iii) Ratios de rentabilidad

105. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de TPGSM en el año 2023 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una reducción en la



rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2022, ello a pesar de que tanto a nivel bruto y operativo como a nivel del EBITDA se observa una disminución en los márgenes alcanzados. A su vez, los indicadores ROE y ROA presentan una peor posición en comparación al 2022, lo cual se traduce en que, al cierre del 2023, la rentabilidad de los accionistas se vio reducida a la vez que la empresa no usó de modo eficiente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.

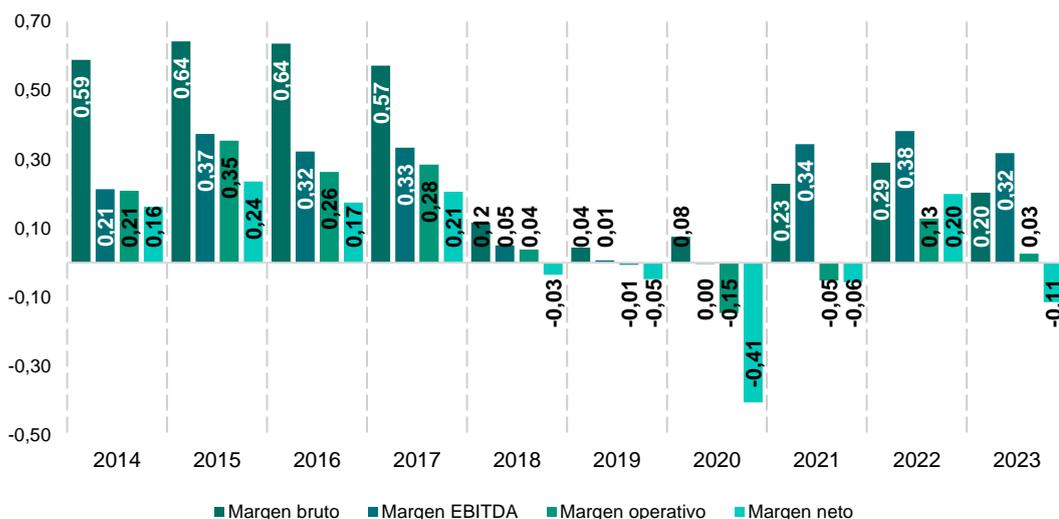
Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad, años 2022 y 2023			
Ratio	Fórmula	2022	2023
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,290	0,204
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,129	0,027
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,200	-0,114
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,382	0,318
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,117	-0,067
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,033	-0,019

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

106. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2023 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,20 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,20 en 2022); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deduce además los gastos de administración y de ventas, principalmente, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,027 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,129 en 2022).
107. Cabe indicar que, si bien para el 2023 la utilidad bruta y la utilidad operativa presentaron una reducción en sus niveles registrados en comparación al 2022 (-34,1% y -80,5%, respectivamente), los ingresos totales de TPGSM se contrajeron en 6,1 % respecto del 2022, ocasionando de esta forma la reducción de los márgenes señalados. Cabe señalar además que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2023, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,318 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia ligeramente inferior a la percibida el año anterior (USD 0,382 en 2022).
108. Del mismo modo, se observa que el margen neto, para el año 2023, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo una pérdida neta de USD 0,114 luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicho resultado inferior a la percibida el año anterior (USD 0,200 en 2022). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2018 el margen neto por dólar de ingreso viene presentando un comportamiento fluctuante predominando los valores negativos, pasando de USD 0,03 en dicho año a USD -0,11 en el año 2023, lo cual se traduce en un crecimiento anual promedio de 26,9 %. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de crecimiento anual promedio de 11,8 % y -7,0 %, respectivamente, entre los años 2018 y 2023.



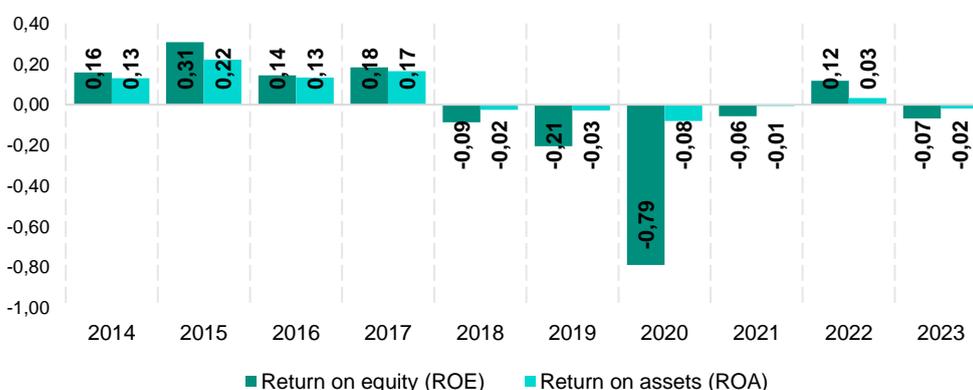
Gráfico N° 25: Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014 – 2023



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

109. Finalmente, debemos indicar que el resultado negativo que presentó el rendimiento neto de TPGSM al cierre del 2023 se tradujo en una situación desfavorable para los accionistas de la empresa debido a que la rentabilidad de su capital se vio reducida. En efecto, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2023, se obtuvo alrededor de USD -0,067 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento inferior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,117 en 2022), lo cual indica una caída en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa.
110. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se deprecia que, al cierre del año 2023, los activos totales de TPGSM rindieron alrededor de USD -0,019 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento inferior al alcanzado en 2022 (USD 0,033), lo cual sugiere que la empresa fue menos eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
111. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA desde inicios de la concesión. Nótese que desde el año 2018 se han obtenido resultados negativos respecto a estos ratios hasta el 2023, con tasas de crecimiento anual promedio de -4,9 % y -5,6 %, respectivamente.

Gráfico N° 26: Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014 – 2023



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Terminal Paracas
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. CONCLUSIONES

112. El informe de desempeño del año 2023 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 2023 recalaron en el Terminal Paracas 228 naves, lo que representó un aumento del 9,1% en términos interanuales (fueron 209 las naves alcanzadas el año 2022).
 - (ii) En el transcurso del año 2023, el tráfico total de carga fue de 2,6 millones de toneladas, un 10,2% por debajo de lo registrado en el año previo (2,8 millones de toneladas). Respecto a la carga movilizada antes de la pandemia, está alcanzó un valor 62,3% mayor que durante el año 2019.
 - (iii) El servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos, el Concesionario movilizó 12,2 miles de TEU, lo que resultó en un aumento de 130,5% respecto al año 2022, con la operación de embarque de 40 pies alcanzando una significativa participación (99,2%). Asimismo, TPGSM alcanzó a movilizar 15,7 miles de TEU contenedores vacíos, acusando un crecimiento del 111,9% con relación a lo movilizó el año 2022. Dicha evolución se da por una mayor descarga de contenedores vacíos de 40 pies, que explica el 95,2% 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 304,8 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque, un 56,0% por debajo del nivel del año 2022, equivalente a 388,2 miles de toneladas menos. Desagregando dicha variación por tipo de operación, a pesar de que las operaciones de embarque se incrementaron en 8,1%, la razón de la disminución fueron las operaciones de descarga, que disminuyeron en 82,7% (-404,6 miles de toneladas).
 - (v) En lo que respecta al tráfico de carga sólida a granel, se movilizaron 2031 miles de toneladas, disminuyendo en términos interanuales en 1,5% respecto al año 2022, ya que se movilizaron 30,0 miles de toneladas menos durante el 2023. Esto se explica por la disminución tanto en la operación de descarga, que cayó en 1,0% (12,2 miles de toneladas menos), como en la de embarque, que bajó 2,3% (equivalente a 17,8 miles de toneladas menos).
 - (vi) La carga rodante registró 26,9 miles de toneladas de tráfico, logrando superar notablemente los niveles del 2022. En cuanto al Servicio Estándar de pasajeros, en el 2023 recalaron 10174 pasajeros, todos ellos internacionales, representando un 96,6% del total de pasajeros registrado en 2019.
 - (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 3,18% definió la variación máxima permitida para el promedio de tarifas. Así, los ajustes tarifarios del 2023 crecieron entre el 3,15% y 3,18% para todos los servicios.
 - (viii) En cuanto a los cargos de acceso, se renovaron cuatro contratos de acceso en el 2023 (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 2023 no se reconocieron inversiones, manteniéndose un acervo acumulado de USD 182,0 millones (incluido IGV), equivalente a un 73,1% del compromiso de inversión total (USD 249,1 millones). En lo relativo a los pagos realizados al Estado en el 2023, alcanzó los S/. 4,9 millones, monto 5% por debajo al pagado el año 2022, debido a los menores ingresos de la concesión. Así, vale remarcar que la Retribución a la APN representó, como en años anteriores, aproximadamente tres cuartas partes (74,3%) 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 2023, 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 18 (8,7%), 11 (5,0%), 35 807 (76,6%), 267 (6,7%) y 1182 (29,1%) oportunidades, respectivamente. Por otra parte, la revisión de los correspondientes indicadores asociados a los límites para los promedios trimestrales nos indica que el único servicio que respetó los límites de tiempo máximo exigido fue el servicio de Tiempo para desatraque de la nave: Máximo 20 Min.

- (xi) Terminal Paracas presentó veinticinco accidentes, que generó 36 personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Se presentaron dos reclamos contra el Concesionario, correspondientes a asuntos de Facturación o Cobro, siendo ambos reclamos declarados como inadmisibles. De otro lado, le fueron aplicadas cinco sanciones por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del TPGSM por el monto de 16.05 UIT (S/. 79,4 miles) y no se le aplicaron penalidades.
- (xii) Respecto a la situación financiera de TPGSM durante 2023, se observa un aumento de 6,5% en los ingresos por servicios portuarios, alcanzando un nivel de USD 32,9 millones. Sin embargo, los costos asociados con estos servicios también aumentaron en una magnitud de 5,8%, registrando un nivel de USD 26,2 millones. Así, durante 2023 se alcanzó una utilidad bruta de USD 6,7 millones, reflejando una disminución de 34,1% en comparación con el año anterior (USD 3,5 millones menos). Por su parte, la utilidad operativa se redujo significativamente a USD 878,000, marcando una disminución de USD 3,6 millones (-80,5%), mientras que la utilidad neta registró una pérdida de USD 3,8 millones, disminuyendo en USD 10,7 millones (-153,7%). Estas variaciones se explican principalmente por un aumento sustancial en los gastos financieros, que superaron el crecimiento en ingresos y operaciones durante el período analizado.
- (xiii) Por su parte, los ratios financieros analizados muestran un incremento en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2022, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en menor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2022, al cierre del 2023 la empresa presenta una peor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con mayor dependencia de financiamiento externo. Finalmente, se observa una reducción de la rentabilidad neta de la empresa a nivel bruto, operativo y del EBITDA, así como una caída del ROE y ROA, lo cual se traduce en que la rentabilidad de los accionistas se vio reducida.



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: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: 10% del monto de la Inversión Referencial en valores constantes. - Antes del inicio de la ejecución de cada Etapa, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada Etapa y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de cada Etapa. - En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias deberá incrementar el monto de la garantía antes referida en 20% del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas o remanentes luego de la aplicación de la Tasa de Actualización de Inversión Complementaria. 	Cláusula 9.2.1. (p. 78)
10	Garantías del Concedente	El Concedente garantiza al concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 77)



Concesionario: Consorcio Terminal Portuario Paracas Terminal Portuario General San Martín – Pisco			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	<p>El concesionario podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El derecho de Concesión. - Los ingresos de la Concesión, netos de la Retribución, del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 9.3. (p. 79)
12	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <p>Etapa 1: USD 53 millones Etapa 2: USD 29 millones Etapa 3: USD 38 millones Etapa 4: USD 11 millones Total: USD 131 millones Inversión Complementaria Adicional: USD 80 millones</p>	Cláusula 1.29.69 (p. 24) Propuesta Económica Anexo 15
13	Obras a ejecutar	<p>Obras iniciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a la Etapa 1, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. <p>Obras en función a la demanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 2: cuando se alcance una demanda de 2,5 millones de toneladas en un año. - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 60 miles de TEU anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 225 miles de toneladas de granos limpios (granos comestibles). 	Anexo 9
14	Cierre financiero	<p>El Concesionario tendrá un plazo máximo de sesenta (60) días calendario de aprobado el EIA y el expediente técnico, para acreditar ante el Concedente que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de la totalidad de las obras iniciales.</p>	Cláusula 6.32 (p. 61)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. • De derecho: i) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00. • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 15.12-15.14. (p. 114-115)



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



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



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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES : Terminal Portuario General San Martín

Tipo : Autofinanciada
Plazo de concesión : 30 años
Periodo : 2014 - 2023

Tráfico											
Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Naves atendidas	Unidades	47	159	130	172	141	162	149	167	209	228
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	2 556 830,8
Operación	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	1 064 470,6	1 149 564,2
Importación	Toneladas	310 143,0	949 322,0	1 063 065,0	1 089 602,0	1 144 969,0	1 027 241,3	1 078 469,6	1 474 648,0	1 784 246,4	1 406 214,5
Cabotaje	Toneladas	250,0	9 250,0	-	-	-	424,3	-	-	-	1 052,2
Transito y transbordo	Toneladas	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carga	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Contenedorizada	Toneladas	-	16 661,0	11 684,0	60 924,0	20 653,0	114 464,2	157 339,2	128 885,0	94 000,2	194 018,1
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	692 971,3	305 317,9
Graneles líquidos	Toneladas	1 459,0	4 410,0	5 041,0	3 362,0	4 372,0	2 726,1	0,000	-	-	-
Graneles sólidos	Toneladas	607 007,0	1 398 275,0	1 058 379,0	1 331 411,0	1 336 220,0	1 312 660,9	1 005 285,3	1 448 965,0	2 060 501,7	2 030 546,9
Rodante	Toneladas	-	9 631,0	0,000	0,000	0,000	0,000	-	2 311,0	1 243,8	26 947,9
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	14 178,0
Contenedores	TEU	-	-	2 050,0	12 408,0	3 218,0	14 869,0	21 049,0	17 379,0	13 541,0	28 228,0
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	2023
Carga solida, fraccionada y líquida	Miles de dólares	3 651,00	9 786,00	8 647,00	9 061,00	9 999,0	8 826,0	10 042,0	15 488,0	21 392,0	18 538,0
Uso de amarradero	Miles de dólares	272,00	746,00	616,00	749,00	625,0	588,0	496	791	1228	1129
Servicio especial en función a la nave y la carga	Miles de dólares	-	445,00	529,00	2 131,00	595,0	728,0	2 708,0	3 738,0	11 344,0	11 834,0
Servicios especiales no regulados	Miles de dólares	-	905,00	359,00	599,00	324,0	336,0	400,0	413,0	903,0	1 346,0
Otros	Miles de dólares	183,00	841,00	450,00	1 510,00	905,0	1 370,0	-	-	-	-

Fuente: Terminal Paracas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marin – Practicante