

2014

# Informe de Desempeño de la Concesión del Puerto de Paita



Gerencia de Regulación



# Contenido

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>II. SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>8</b>
<b>III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....</b>	<b>10</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>11</b>
IV.1. Tráfico de naves .....	11
IV.2. Tráfico de carga .....	11
IV.3. Tráfico de carga contenedorizada .....	13
IV.4. Tráfico de carga sólida a granel .....	13
<b>V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS .....</b>	<b>14</b>
V.1. Tarifas reguladas.....	14
V.2. Cargos de acceso.....	15
<b>VI. INVERSIONES.....</b>	<b>17</b>
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>18</b>
<b>VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>22</b>
V.1. Niveles de servicio y productividad.....	22
V.2. Ocupación de amarradero .....	23
V.3. Accidentes y reclamos.....	23
<b>IX. PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>24</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>25</b>

## Cuadros

Cuadro N° 1: Tarifas servicios estándar .....	15
Cuadro N° 2: Contrato de acceso vigentes de practicaje y remolcaje.....	16
Cuadro N° 3: Estado de resultados .....	19
Cuadro N° 4: Estado de situación financiera.....	20
Cuadro N° 5: Ratios financieros .....	21
Cuadro N° 6: Niveles de servicio y productividad .....	22
Cuadro N° 7: Niveles de servicio y productividad.....	23
Cuadro N° 8: Retribución a pagar.....	24

## Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2009-2014.....	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2009-2014.....	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga según tipo de operación 2013-2014 .....	12
Gráfico N° 4: Tráfico de carga según tipo de carga 2014.....	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga contenedorizada .....	13
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel .....	13
Gráfico N° 7: Ingresos portuarios 2014 .....	18
Gráfico N° 8: Ocupación de amarradero.....	23

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: Futuro terminal portuario de Paita.....	6
Ilustración N° 2: Esquema de servicios portuarios.....	8

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## TERMINAL PORTUARIO DE PAITA - TPE



## Resumen Ejecutivo

El 9 de setiembre de 2009, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos S.A., para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y operación del Terminal Portuario de Paíta ( en adelante TPP). Este puerto es el principal del norte peruano y uno de los más importantes a nivel nacional.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Accionistas de la Concesión	Cosmos Agencia Marítima: 50% Terminal de Portugal-Tertir: 40% Mota-Engil S.A.: 10%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional.
Inversión comprometida	USD 226,9 millones <sup>1</sup>
Inversión realizada al 2014	USD 166,9 millones
Inicio de la Concesión	09 de setiembre de 2009
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	1

La importancia del proyecto, ubicado a unos 56 Km al oeste de la ciudad de Piura, radica en ser parte del Proyecto IIRSA Norte, el cual contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil, a través de la carretera del mismo nombre y hasta la ciudad de Yurimaguas, terminando la conexión por vía fluvial. Además, tiene como zona natural de influencia a las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.

En el año 2014, el TPP atendió 520 naves que movilizaron un total de 1,7 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de exportación (70 % del total). Asimismo, movilizó 193 miles de TEUs de carga contenedorizada.

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos portuarios por un monto de USD 29,9 millones, este nivel de ingresos se vio influenciado por el aumento en los ingresos del Servicio a la Carga producto de un mayor tráfico de carga.

<sup>1</sup> Inversión comprometida incluye IGV.

El último trimestre de 2014, el TPE cumplió con mantener los indicadores de operación de “Tiempo de espera de la nave”, “Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía” y “Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía”, por debajo del promedio exigido (4 horas para el primero y 20 minutos para los dos últimos). Asimismo, para los indicadores “Rendimiento de embarque o descarga de granel sólido”, “Rendimiento de embarque o descarga de granel líquido”, “Rendimiento de embarque o descarga de otras cargas”, “Rendimiento de embarque o descarga de contenedores” se observan promedios superiores a los exigidos en el Contrato de Concesión, por lo que también cumplieron con lo establecido en el Contrato de Concesión.

La información financiera indica que TPE registró durante el año 2014 ingresos totales por USD 66,4 millones, de los cuales el 18,2% representó la ganancia neta del periodo (USD 12,1 millones). A partir del Balance General, puede observarse que la empresa ha incrementado sus activos en 2,1%, pasando de USD 192,5 millones en el año 2013 a USD 196,5 millones en el año 2014. Asimismo, se observa que el Concesionario ha aumentado sus márgenes operativos y netos, como resultado de una mayor eficiencia en la generación del servicio que el año anterior. Por otro lado, TPE es una empresa apalancada, toda vez que se financia principalmente con deuda (aproximadamente en un 59%); y ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, durante el año 2014 el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 1,79 millones y S/. 0,89 millones, respectivamente, lo que implicó incrementos de 28,6% en ambos conceptos con respecto al año anterior, motivado por mayores ingresos netos por parte de la empresa.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## TERMINAL PORTUARIO DE PAITA



### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita, fue suscrito el 9 de setiembre del año 2009 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Terminales Portuarios Euroandinos S.A., y tiene una vigencia de 30 años.
2. El 10 de diciembre del año 2010, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, la cual está relacionada con el acceso al financiamiento para el desarrollo del proyecto. De esta manera, se modificó e incorporó algunas definiciones relacionadas con las Inversiones Adicionales<sup>2</sup>. Asimismo, se modificó la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales<sup>3</sup> y la caducidad de la Concesión<sup>4</sup>.
3. La Concesión del Terminal Portuario de Paita comprende 4 etapas: (i) Construcción del muelle de contenedores, (ii) Equipamiento portuario adicional, (iii) Reforzamiento del muelle espigón existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores y, (iv) Obras de inversión adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para operar el Terminal Portuario.

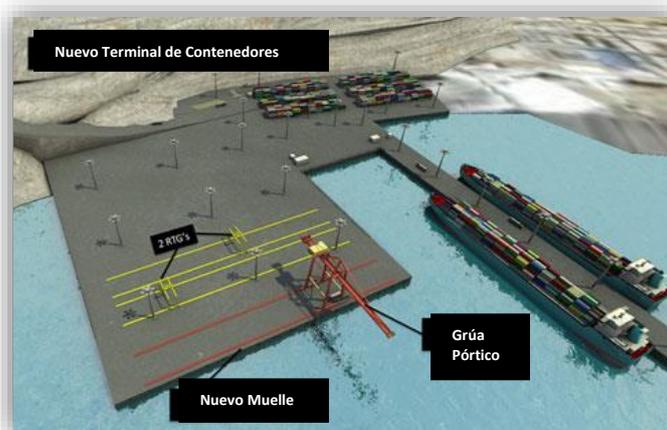


Ilustración N° 1: FUTURO TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

4. La inversión referencial asciende a USD 266,9 millones (incluido IGV), este monto incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de obras adicionales. El Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones.

<sup>2</sup> Se modificaron las cláusulas 1.18.54 "Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales", 1.18.62 "Inversiones Adicionales", además se incluyeron las cláusulas 1.18.103 "Fideicomiso de Inversiones Adicionales", 1.18.104 "Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales", 1.18.105 "Tasa de Inversión Adicional", 1.18.106 "Garantía de Accionistas Originales del Concesionario".

<sup>3</sup> Las partes acordaron modificar la cláusula 10.2.2.1 y el primer párrafo de la cláusula 10.2.2.2 de la sección X.

<sup>4</sup> Se incorporaron los literales o) y p) a la cláusula 15.1.3 y 9.1, además se modificaron el literal f) de la cláusula 15.1.3, 15.16, 15.17, el último párrafo de la sección XV, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 y 9.8 de la sección IV del Contrato de Concesión.

5. El TPP fue concesionado bajo el esquema monooperador (i.e. verticalmente integrado), teniendo el Concesionario derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusulas 2.5 del Contrato de Concesión). Solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.
6. A partir del inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>5</sup>. Durante los 5 primeros años, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
7. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
8. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Terminal Portuario de Paita, la cual asciende al 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

<sup>6</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

## II. Servicios prestados

10. De acuerdo al 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 del Terminal, a partir de la toma de posesión. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. 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

11. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al terminal hasta que la nave en que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de la descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por parte del usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta un tiempo determinado libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
12. De acuerdo a la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

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

El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye el servicio de 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.

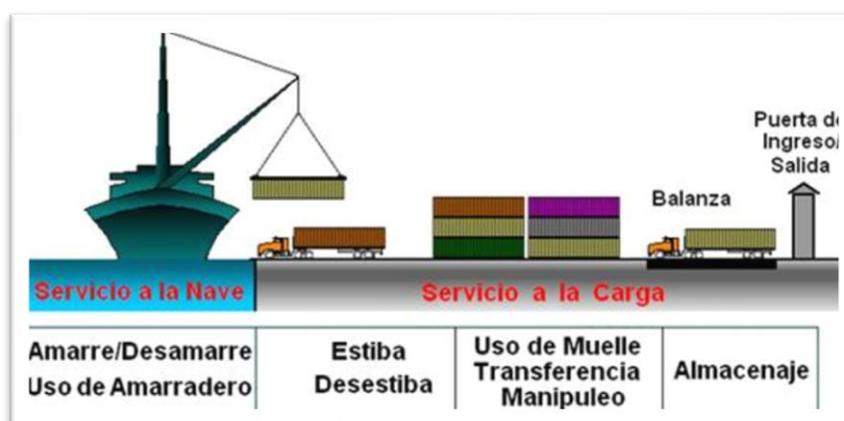


Ilustración N° 2: ESQUEMA DE SERVICIOS PORTUARIOS

**b) Servicios Estándar en función a la carga:**

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. En el caso del muelle de contenedores, este servicio comprende el uso de la grúa pórtico.

La tarifa por este servicio incluye: (i) el servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque, (ii) el servicio de manipuleo (en el área de almacenaje) para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y (iii) el servicio de pesaje.

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.

Es importante destacar que, usualmente, para el servicio de transbordo de carga dentro del Terminal, 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.

**II.2. SERVICIOS ESPECIALES**

13. 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.
14. Entre los servicios especiales destacan el de asistencia de contenedores refrigerados (*reefer*), cambio de posición de contenedores, almacenaje de contenedores (exportación e importación), pesaje adicional y alquiler de equipos.

**II.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO**

15. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje<sup>7</sup> y remolcaje<sup>8</sup>. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidades Esenciales (Obras de abrigo y defensa, señalización portuaria, pozo de maniobras y rada interior) con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
16. 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.

<sup>7</sup> De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de TPE, el practicaje se define como el servicio que se brinda con el propósito de asesorar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro dentro del área de maniobras de TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura de Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

<sup>8</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

### III. Hechos de importancia

#### *Etapa 1 de las inversiones comprometidas*

17. En junio de 2014 se finalizó la construcción de la Etapa 1, recibándose la obra por la APN el 30 de setiembre del mismo año e iniciándose su explotación el 3 de octubre.

#### *Medioambiente<sup>9</sup>*

18. En el 2014 el Concesionario obtuvo la certificación ambiental por el cumplimiento de los requisitos de la norma internacional ISO 14001 – 2004, otorgado por la empresa Bureau Veritas.

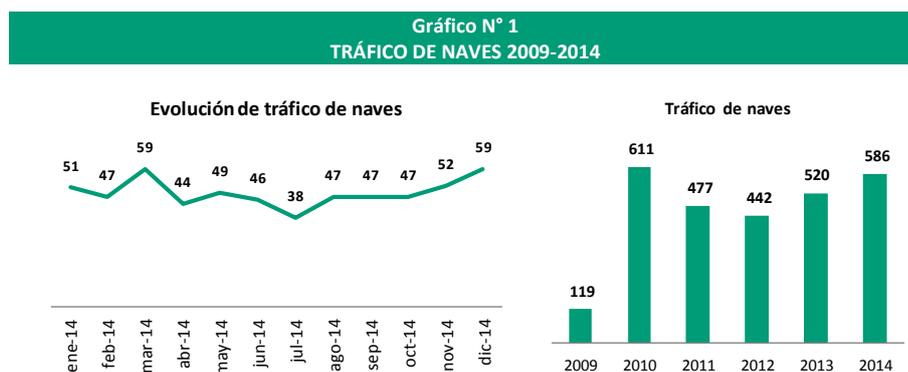
---

<sup>9</sup> Plan de negocios 2015 de TPE

## IV. Evolución del tráfico

### IV.1. TRÁFICO DE NAVES

19. En el año 2014, TPE atendió 586 naves, cantidad superior en 66 naves con respecto al resultado del año anterior, lo que representó un incremento de 12,7%. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue diciembre con un total de 59 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue julio (38 naves atendidas).

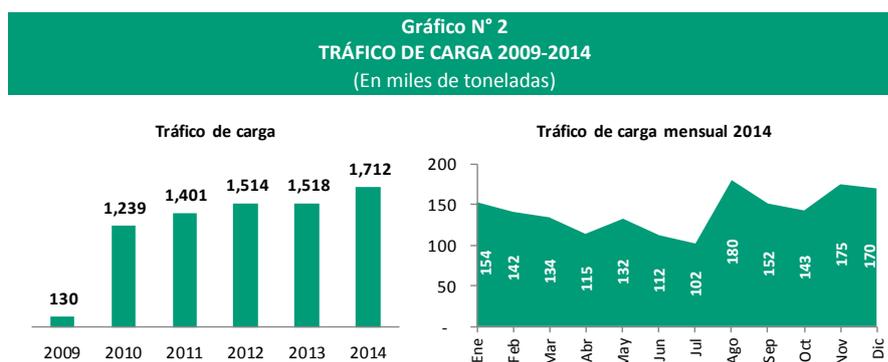


Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

20. En cuanto a naves de alto bordo<sup>10</sup>, estas representaron 88,7% (520 naves) del total de naves. En cuanto al tipo de nave naves por carga, las naves portacontenedores representaron el 66,7% del total de naves que atracaron en el Terminal Portuario.

### IV.2. TRÁFICO DE CARGA

21. Durante el año 2014, el Concesionario movilizó un total de 1,7 millones de toneladas, cifra 12,4% superior a lo registrado el año anterior, lo que representó un crecimiento acumulado anual de 38,2% (desde el 2010). El tráfico mensual fue de 142,7 miles de toneladas en promedio, siendo agosto el mes con mayor tráfico (10,5% del total). Caso contrario ocurrió en julio, que registró la menor carga transportada de dicho año (6,0% del total de carga).



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>10</sup> Las aquellas naves que tienen altos los bordes o costados para aumentar la fuerza y navegar en alta mar.

22. El mayor volumen de carga transportada fue consecuencia del incremento de la carga de exportación la cual se incrementó en 9,0% con respecto al 2013, representando el 69,7% del total. Por otro lado, las importaciones representaron un incremento de 16,7% respecto al año 2013, cuya participación también se vio incrementada de 26,8% a 27,8% en el año 2014. Finalmente, el cabotaje ha representado el mayor incremento respecto al año anterior (245,9%), aunque tiene una participación poco significativa (2,4%)

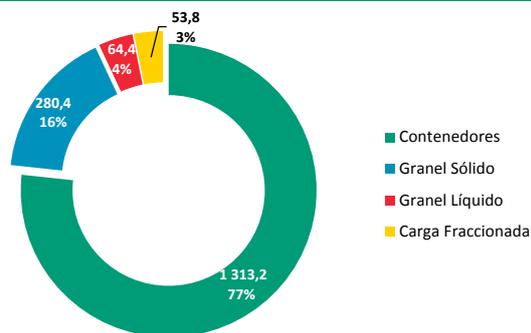
**Gráfico N° 3**  
**TRÁFICO DE CARGA SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2013-2014**  
(En miles de toneladas)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. Al analizar el tráfico del año 2014 de manera trimestral, se observa que tanto el primer trimestre (429,2 miles de toneladas) como el cuarto trimestre (488,6 miles de toneladas) del año registraron el mayor nivel de tráfico. Lo anterior es consecuencia de que en estos periodos se exporta el mayor volumen de productos agroindustriales, como el mango y los plátanos o bananas, que provienen del área de influencia directa del TPP (Amazonas, Piura, Tumbes, Lambayeque y Cajamarca).
24. Cabe resaltar que el Terminal Portuario de Paita tiene la capacidad de movilizar carga de tipo contenedorizada, sólido a granel, líquido a granel, carga fraccionada y carga rodante. Así, el volumen de carga contenedorizada participó con el 76,7% del total de carga transportada en el año 2014; seguido por la carga sólida a granel con el 16,4%, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. .

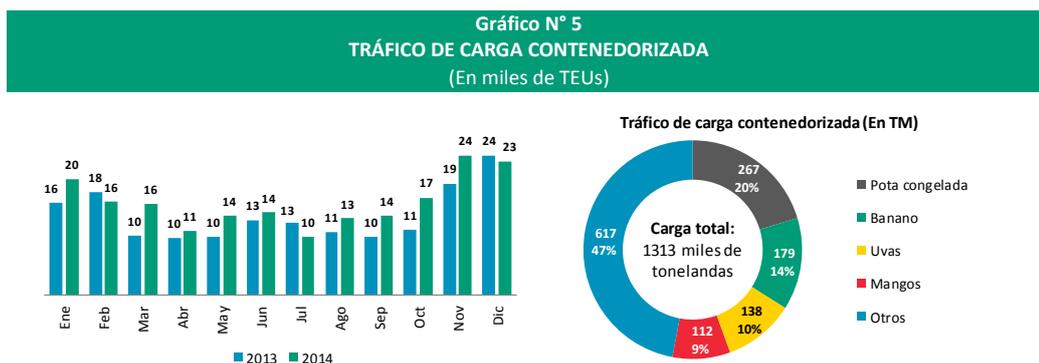
**Gráfico N° 4**  
**TRÁFICO DE CARGA SEGÚN TIPO DE CARGA 2014**  
(En miles de toneladas)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### IV.3. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA

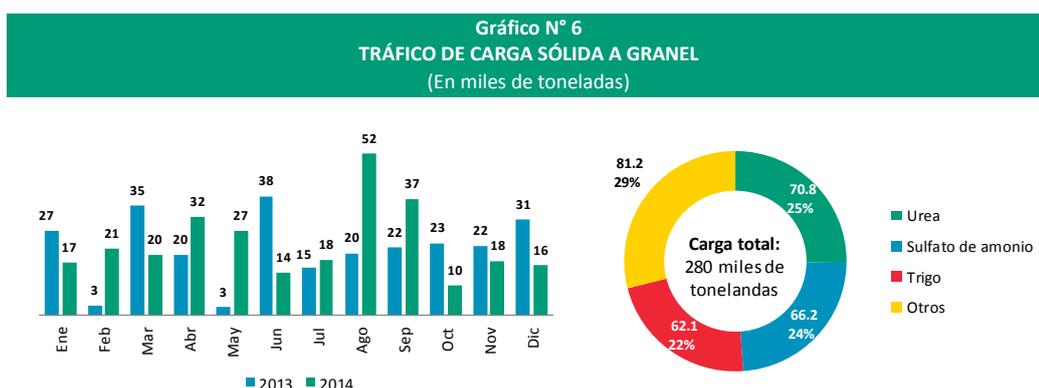
25. En el año 2014, el volumen de carga contenedorizada movilizada por el TPP fue de 193 miles de TEUs, resultado superior en 16,2% a lo registrado en el año anterior. Al analizar el tráfico mensual de este tipo de carga, se observa que noviembre movilizó la mayor de contenedores con 24 miles de TEUs.
26. El resultado obtenido durante el año 2014 fue impulsado principalmente por el incremento de las exportaciones e importaciones en 19,1% y 14,6%, respectivamente. Cabe destacar que los principales productos transportados de manera contenedorizada fueron: pota congelada (20%), banano (14%), uvas (10%) y mangos (9%).



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### IV.4. TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL

27. Durante el año 2014, la carga sólida a granel movilizada por el TPP alcanzó los 280 miles de toneladas, volumen superior en 8,17% respecto a lo obtenido el año anterior. Con respecto al tráfico de carga por productos, los más importantes fueron la úrea, el sulfato de amonio y el trigo, que presentaron una disminución de -16,2% y aumento de 23,8% y 24,4% respectivamente, respecto al año 2013.



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Evolución de tarifas

### V.1. TARIFAS REGULADAS

28. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios y TPE está facultado a cobrar un precio por ello. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por Contrato de Concesión.
29. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones el Terminal Portuario de Paita fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
30. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores (NMC), OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

**RPI** : Retail Price Index, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)<sup>11</sup> de los EEUU.

**X** : es la variación anual promedio de la productividad.

31. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
32. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el RPI.
33. Al respecto, el inicio de explotación del NMC fue el 30 de setiembre de 2014, por lo que las tarifas establecidas, según el Contrato de Concesión, recién son aplicadas a partir del año 2014. Finalmente, los Servicios Estándar prestados con la infraestructura del Muelle Espigón dejan de ser actualizados anualmente.

---

<sup>11</sup> CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).

**Cuadro N° 1**  
**TARIFAS SERVICIOS ESTÁNDAR**  
(En USD, sin IGV)

VIGENTE A PARTIR DE:	2013		2014	
	M. Espigon	NMC	M. Espigon	NMC
<b>SERVICIOS ESTÁNDAR A LA NAVE</b>				
Uso de amarradero	0.60		0.60	1.00
Uso de amarradero remolcadores de puerto	0.11		0.11	
Uso de amarradero para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	0.32		0.32	
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA FRACCIONADA</b>				
Embarque o descarga	14.02		14.09	13.00
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA RODANTE</b>				
Embarque o descarga	43.35		43.35	40.00
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA SÓLIDA A GRANEL</b>				
Embarque o descarga	6.51		6.51	6.00
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA LÍQUIDA A GRANEL</b>				
Embarque o descarga	1.63		1.63	1.50
<b>SERVICIOS ESTÁNDAR PARA CONTENEDORES</b>				
<b>EMBARQUE O DESCARGA</b>				
Contenedores llenos (20 pies)	140.88		140.88	120.00
Contenedores llenos (40 pies)	211.30		211.30	151.43
Contenedores vacíos (20 pies)	140.88		140.88	120.00
Contenedores vacíos (40 pies)	211.30		211.30	151.43
<b>TRANSBORDO</b>				
Contenedores llenos (20 pies)	94.75		94.75	120.00
Contenedores llenos (40 pies)	142.27		142.27	151.43
Contenedores vacíos (20 pies)	90.12		90.12	120.00
Contenedores vacíos (40 pies)	135.14		135.14	151.43

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

## V.2. CARGOS DE ACCESO

34. El 25 de mayo del año 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., 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.
35. Durante el año 2014, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios los 5 contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideraron un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 0,03 por TRB<sup>32</sup>, respectivamente. En total, son 2 empresas de servicios de remolcaje y 3 empresas de practicaje; de éstas la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) e Ian Taylor Perú SAC. brindan ambos servicios.
36. Al cierre del año 2014, TRAMARSA renovó su contrato de acceso de remolcaje mediante las Adendas N° 2 y 4 hasta febrero de 2015; asimismo, Ian Taylor mediante diversas adendas, a saber, 1, 2, 3, 4 y 5 renovó el contrato de acceso hasta enero de 2015.

<sup>32</sup> Tonelada de registro bruto.

**Cuadro N° 2**  
**CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE**  
 (En USD, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	07/12/2013	07/02/2015	Adendas N° 2 y 4	0,003 x TRB
Ian Taylor Perú SAC.	04/05/2013	30/01/2015	Adendas N° 1, 2,3, 4 y 5	0,003 x TRB
<b>PRACTICAJE</b>				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/11/2012	05/05/2015	Adenda N° 1 y 2	0.00
Ian Taylor Perú SAC.	05/11/2013	05/05/2015	Adenda N° 1 y 2	0.00
Triton Maritime Services SA.	05/11/2013	05/05/2015	Adenda N° 1 y 2	0.00

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

37. En cuanto al acceso de practica je las tres empresas que tenían acceso renovaron dicho contrato (Adenda N° 1 y 2) por todo el año 2014 y parte del 2015.

## VI. Inversiones

38. El Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión de USD 226,9 millones (incluido IGV) los cuales se encuentran distribuidos en tres etapas obligatorias y una adicional, de acuerdo la siguiente ilustración.

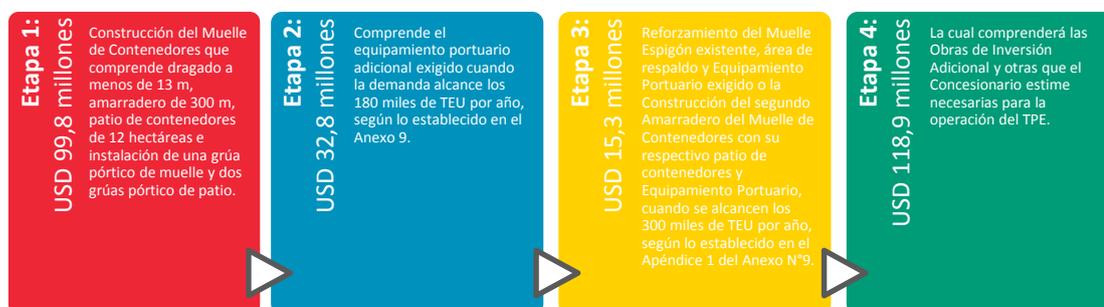
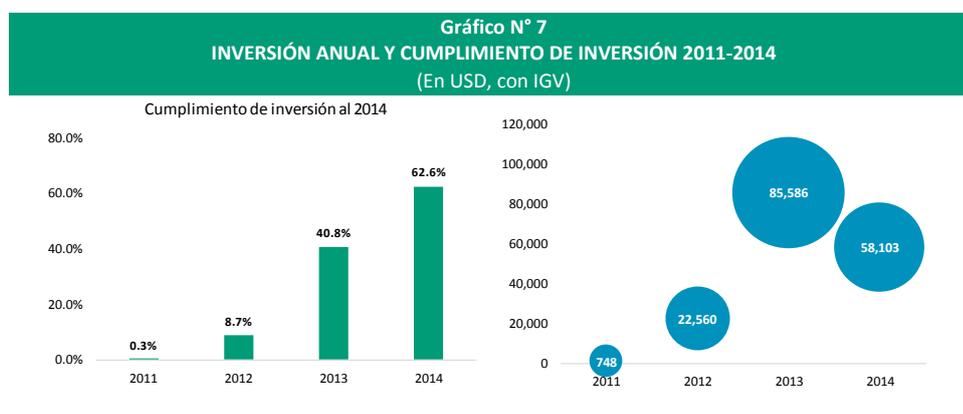


Ilustración N° 3: INVERSIÓN COMPROMETIDA

39. El compromiso de inversión adicional corresponde al proceso de adjudicación de la buena pro, en ese contexto el Concesionario se comprometió a invertir un total de USD 118,9 millones (incluye IGV).
40. En el año 2014, TPE realizó una inversión USD 58,1 millones con lo cual el monto acumulado hasta el año 2014 alcanzó los USD 166,9 millones, que representa el 62,6% de la inversión referencial. Dichas inversiones corresponden, principalmente, a la construcción del nuevo Terminal Portuario Paita ascendente a USD 73,5 millones en inversiones obligatorias.

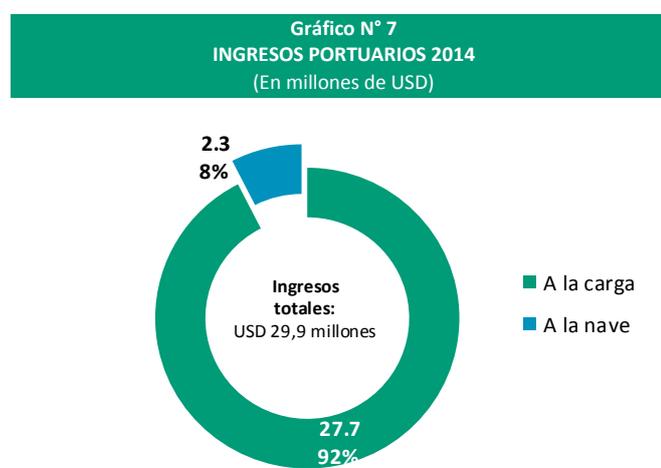


Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

## VII. Resultados financieros

### VIII.1. ESTADO DE RESULTADOS

41. En el año 2014, TPE obtuvo ingresos por un monto de USD 66,3 millones, lo que representó una caída de 37,1% con respecto a lo registrado el año anterior (USD 105,6 millones). Este resultado se debe a la disminución en los ingresos por el servicio de construcción<sup>13</sup> (Construcción y equipamiento del Terminal de Contenedores), el cual disminuyó en 52,3% respecto al año 2013 debido al avance de las obras.
42. Sin embargo, los ingresos portuarios alcanzaron los USD 29,9 millones, cifra 15,9% superior a lo registrado el año anterior. Esto sustentado en la mayor facturación por los servicios a la carga, los cuales aumentaron en 16,7% con respecto al año anterior. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron: Manipuleo (71,0%) y Suministro de energía (10,7%).



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

43. Durante el año 2014, los costos totales superaron los USD 45,4 millones, representando el 68,5% de los ingresos registrados durante el mismo año. Dichos costos presentaron una disminución de 47,4% respecto al año anterior, producto una de caída de 54,3% en los costos por prestación de servicios de construcción. Asimismo, los costos operativos aumentaron en 24,5% con respecto al año 2013, a raíz del incremento de gastos de administración de ventas que incremento en 15,2% con relación al periodo anterior. Este efecto es explicado por un mayor incremento en los servicios prestados por terceros y cargas por personal que en el año 2014 representa el 36,7% y 36,0%, respectivamente.
44. De lo anterior, se desprende una utilidad operativa de USD 16,4 millones, lo cual representó un incremento de 5,6% respecto al año 2013. En esa misma línea, la utilidad antes de impuesto a la renta se incrementó en 93,7% como consecuencia del aumento de los ingresos financieros<sup>14</sup> (105,5%).
45. El impuesto a la renta del año 2014 superó los USD 2,4 millones, lo que comprende en su integridad el impuesto a la renta diferido, a raíz de los mayores pasivos diferidos, en particular, el interés del activo financiero de la Concesión. A consecuencia de lo anterior, durante el año 2014 TPE registró una utilidad neta de USD 12,1 millones, 118,8% menor con respecto a lo anterior.

<sup>13</sup> Estos ingresos se reconocen con cargo a un activo financiero (cuentas por cobrar) debido a que, conforme presta estos servicios, TPE adquiere el derecho contractual de recibir efectivo mediante el Ingreso Mínimo Garantizado, el cual entregara el Concedente al Concesionario.

<sup>14</sup> Los ingresos financieros comprenden principalmente los intereses del activo financiero en concesión (US\$ 9 496 mil en el 2014).

**Cuadro N° 3**  
**ESTADO DE RESULTADOS**  
(En miles de USD)

CONCEPTO	2014	2013
Ingresos	66,390	105,592
Costo del servicio	(45,446)	(86,408)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>20,944</b>	<b>19,184</b>
Gastos de administración y de ventas	(4,204)	(3,649)
Otros ingresos	240	190
Otros gastos	(556)	(171)
<b>Utilidad de operación</b>	<b>16,424</b>	<b>15,554</b>
Ingresos financieros	9,538	4,657
Gastos financieros	(11,366)	(12,075)
Diferencia de cambio, neta	(82)	(642)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>14,514</b>	<b>7,494</b>
Impuesto a la renta	(2,437)	(1,975)
<b>Utilidad neta</b>	<b>12,077</b>	<b>5,519</b>

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

## VIII.2. ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

46. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que TPE incrementó el valor de sus activos en 2,1%, los cuales pasaron de USD 192,5 millones en el año 2013 a USD 196,5 millones en el año 2014.
47. El activo corriente registró una disminución de 57,3%, alcanzando los USD 25,3 millones, a consecuencia de la disminución en 53,1% de la cuenta fondos de fideicomiso, la cual representó el 71,9% de los activos corrientes del año 2014. Cabe resaltar que esta cuenta está conformada, principalmente, por dos fondos de fideicomiso con Scotiabank S.A.<sup>15</sup> (USD 38 mil) y Citibank del Perú S.A.<sup>16</sup> (USD 18,2 millones).
48. Al analizar la evolución del activo no corriente, ésta se vio influenciada tanto por la cuenta de los activos financieros de la concesión<sup>17</sup> como por los activos intangibles de la concesión<sup>18</sup>, las cuales representaron el 77,7% y 8,2%, respectivamente, de los activos totales del año 2014. Estos activos de la concesión están relacionados con la construcción y equipamiento del nuevo terminal de contenedores.
49. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 30,8% de los activos totales en el año 2013 a 12,9% de los activos totales en el año 2014, producto de la disminución de los fondos de fideicomiso, como ya se mencionó anteriormente.
50. Por el lado del pasivo corriente, durante el año 2014 éste registró una disminución de 70,1%, debido a la reducción de las cuentas por pagar a partes relacionadas (90,4% respecto al año anterior); producto de una disminución (pasó de US\$ 10,7 millones a finales del 2013 a US\$ 190 mil a finales de 2014) de la deuda sobre Mota Engil Perú S.A. que comprende la ejecución de trabajos, obras de ingeniería y

<sup>15</sup> En la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, se constituyó un contrato de fideicomiso con Scotiabank S.A., con el propósito de garantizar al Concedente el fiel cumplimiento de la ejecución de las inversiones adicionales establecidas en el Contrato de Concesión. Así, TPE deberá transferir al Concedente el dominio fiduciario de los importes señalados en la cláusula 9.6 de la Adenda (USD 38 mil y USD 1,5 millones al 31 de diciembre de 2014 y 2013, respectivamente).

<sup>16</sup> El 18 de abril de 2012, el Concesionario realizó una emisión primaria de bonos en el mercado internacional, este financiamiento ha generado la suscripción de un contrato de fideicomiso no discrecional en administración y garantía con Citibank Perú S.A. Este fideicomiso tiene como propósito de servir como medio de pago y de garantía de pago total de todas las obligaciones garantizadas y realizar los pagos relacionados a la construcción, mantenimiento y operación del TPP.

<sup>17</sup> Correspondiente a las inversiones obligatorias que el Concedente asegura al Concesionario con un nivel de ingreso mínimo anual garantizado.

<sup>18</sup> Corresponde a las inversiones adicionales que no cuentan con un nivel de ingreso mínimo garantizado.

servicios vinculados a la construcción de la fase 1 de las inversiones obligatorias e inversiones adicionales.

<b>Cuadro N° 4</b>					
<b>ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA</b>					
(En miles de USD)					
CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
<b>ACTIVO</b>			<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalente de efectivo	699	9,533	Cuentas por pagar comerciales	1,429	2,986
Cuentas por cobrar comerciales	3,064	3,283	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1,129	11,790
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1,365	1,077	Otras cuentas por pagar	429	1,001
Fondos de fideicomiso	18,152	38,664	Porción corriente de las obligaciones financieras	2,437	2,383
Otras cuentas por cobrar	1,607	6,463	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>5,424</b>	<b>18,160</b>
Existencias	371	197			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>25,258</b>	<b>59,217</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			Obligaciones financieras	105,019	104,711
Activo financiero de la Concesión	152,735	116,274	Impuesto a la renta diferido	6,021	3,584
Activo Intangible de la Concesión	16,092	14,102	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>111,040</b>	<b>108,295</b>
Inmueble, maquinaria y equipo	1,080	1,300	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>116,464</b>	<b>126,455</b>
Otros activos	1,364	1,562	<b>PATRIMONIO NETO</b>		
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>171,271</b>	<b>133,238</b>	Capital	54,948	52,960
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>196,529</b>	<b>192,455</b>	Reserva legal	1,621	1,069
			Otras reservas	1,327	1,327
			Resultados acumulados	22,169	10,644
			<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>80,065</b>	<b>66,000</b>
			<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>196,529</b>	<b>192,455</b>

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

51. El pasivo no corriente, por su parte, pasó de USD 111,0 millones en el año 2014 a USD 108,3 millones en el año 2014, debido a que el Concesionario emitió bonos corporativos en el mercado internacional por un monto de USD 110,0 millones, los cuales se pagarán de manera trimestral a partir del año 2017 por un periodo de 25 años.
52. Al 31 de diciembre de 2014, los resultados acumulados y el capital de la empresa alcanzaron USD 22,2 millones y USD 54,9 millones, respectivamente, los que causó un incremento en 21,3% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que durante el año 2014 el patrimonio neto representó el 40,7% del activo total de la empresa, mientras que el capital representó el 28,0% del total de activos, estando conformado por 150 982 700 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

### VIII.3. RATIOS FINANCIEROS

53. Al analizar los ratios financieros, se observa que durante el año 2014 la empresa ha visto aumentado sus márgenes operativos y netos, como resultado de una mayor eficiencia en la generación del servicio que el año anterior. Asimismo, del análisis del ROE<sup>19</sup> y el ROA<sup>20</sup> puede concluirse que TPE está generando mayor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.
54. Por otro lado, el cálculo de los ratios de apalancamiento indican que la empresa financia sus operaciones con deuda, la misma que tomó con la finalidad de llevar a cabo la construcción y equipamiento del nuevo terminal de contenedores del Terminal de Paita.
55. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que durante el año 2014 la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos, como consecuencia de una mayor disminución porcentual del pasivo corriente respecto al activo corriente.

<sup>19</sup> Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>20</sup> Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales

**Cuadro N° 5**  
**RATIOS FINANCIEROS**

<b>RATIO</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>RATIO</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			<b>Apalancamiento /endeudamiento</b>		
Margen operativo	0.25	0.15	Apalancamiento /endeudamiento	1.45	1.92
Margen neto	0.18	0.05	Grado de endeudamiento	0.59	0.66
ROE	0.15	0.08	Grado de patrimonio	0.41	0.34
ROA	0.06	0.03			
<b>Ratios de Liquidez</b>			<b>Ratios de Gestión</b>		
Liquidez clásica	4.66	3.26	Rotación de activos	0.34	0.55
Prueba ácida	4.29	2.89	Rotación del patrimonio	0.83	1.60
Liquidez absoluta	0.13	0.52			

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

## VIII. Desempeño operativo

56. El Contrato de Concesión determina los estándares promedio mínimos de servicio y productividad para la prestación de los servicios estándar en cada muelle: (i) nuevo muelle de contenedores, y (ii) muelle espigón existente. Sin embargo, durante el periodo de ejecución de las obras correspondiente a la etapa 1, TPE no está obligado a cumplir con los niveles de servicio y productividad del muelle espigón existente. En ese sentido desde el décimo primer trimestre<sup>21</sup> hasta el vigésimo trimestre de explotación no se han realizados las mediciones de productividad.

### V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

57. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo de espera de la nave para ser atendida no deberá ser superior a cuatro horas, como operación individual, contados desde el momento en que la nave se encuentre en la bahía con todas las autorizaciones, y hasta el momento en que se produce el desplazamiento de la nave de la bahía y cuente con las autorizaciones necesarias. Al analizar la evaluación realizada, se observa que todas las naves atendidas cumplieron con este indicador.

Cuadro N° 6 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD				
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	10 <sup>o</sup> TRIMESTRE	21 <sup>o</sup> TRIMESTRE
Tiempo de espera de la Nave	Operación Individual	Máximo 4 horas	4 naves no cumplieron	Todos cumplieron
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	12 minutos	17 minutos
	Operación Individual	Máximo 30 minutos	2 no cumplieron	Todos cumplieron
Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	14 minutos	18 minutos
	Operación Individual	Máximo 30 minutos	Todos cumplieron	Todos cumplieron

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. Por otro lado, el tiempo de recepción de mercadería no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso; de manera similar, el tiempo de entrega de mercancía no deberá superar los 20 minutos, como promedio, desde que el usuario solicite el retiro de su mercancía y cuente con las autorizaciones requeridas. En ambos casos dicho promedio se encontró por debajo de lo exigido por lo que el Concesionario cumplió con lo establecido en el Contrato de Concesión.
59. Por último, los indicadores de rendimiento de embarque o descarga de granel sólido, granel líquido, otras cargas y contenedores muestra que la empresa cumplió con lo establecido en el Contrato de Concesión en el vigésimo primer trimestre.

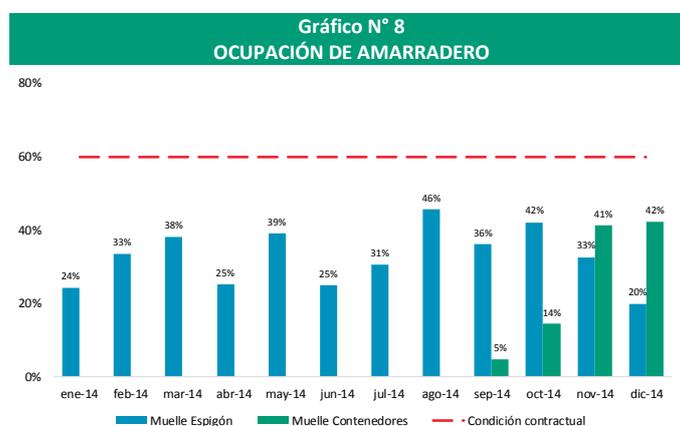
<sup>21</sup> Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.

Cuadro N° 7 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD				
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	10° TRIMESTRE	21° TRIMESTRE
Rendimiento de embarque o descarga de granel sólido	Promedio Trimestral	Mínimo 200 ton./hora	292,09 ton/hora	419,88 ton/hora
Rendimiento de embarque o descarga de granel líquido	Promedio Trimestral	Mínimo 120 ton./hora	89,9 ton/hora	256,08 ton/hora
Rendimiento de embarque o descarga de otras cargas (mercancía general)	Promedio Trimestral	Mínimo 80 ton./hora	30,21 ton/hora	83,18 ton/hora
Rendimiento de embarque y descarga de contenedores	Promedio Trimestral	Mínimo 20 Cont./hr/grúa	No aplica	25,28 cont/hr/grúa
Rendimiento de embarque o descarga de naves Roll On - Roll Off	Promedio Trimestral	Mínimo 110 ton./hora	Sin movimiento	Sin movimiento

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V.2. OCUPACIÓN DE AMARRADERO

60. El Anexo 4 del Contrato de Concesión establece que la relación entre el tiempo total de ocupación anual y el tiempo total de disponibilidad anual de amarradero no deberá ser superior al 60%, tanto para muelle espigón<sup>22</sup> como para muelle de contenedores<sup>23</sup>. Para el año 2014, la tasa de ocupación del muelle espigón fue 32,7%, menor a lo establecido en el Contrato de Concesión; asimismo, el muelle de contenedores, que inicio su explotación en octubre de 2014, tuvo una tasa de ocupación de 32,6% en promedio en el último trimestre referido año<sup>24</sup>.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V.3. ACCIDENTES Y RECLAMOS

61. Durante el año 2014, el Concesionario registró cinco accidentes ocurridos en los meses de febrero a junio. En cuanto al número de reclamos se registraron 21 reclamos en todo el 2014 lo que significó un aumento de 162,5% respecto al año anterior, de los cuales 18 fueron fundados, dos infundados y uno apelado ante OSITRAN.

<sup>22</sup> Desde el inicio de la explotación del muelle espigón existente.

<sup>23</sup> Desde el inicio de la explotación del muelle de contenedores

<sup>24</sup> La información de setiembre de 2014 corresponde a naves de entrenamiento.

## IX. Pagos al Estado

62. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario de Paita. El pago por el concepto de retribución representa el 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
63. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
64. El pago registrado en el año 2014 superó los S/. 2,6 millones, monto 28,6% mayor que el pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 8 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de Soles)		
Concepto	2014	2013
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1,793	1,395
OSITRAN	897	697
<b>TOTAL</b>	<b>2,690</b>	<b>2,092</b>

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

ANEXO

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paíta (TPP).	Cláusula 2.1. y 2.4. (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies</li> <li>▪ Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente).</li> </ul>	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 10 de diciembre de 2010.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto.</li> <li>- Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato.</li> <li>- Incorporación de las cláusulas: 1.18.103., 1.18.104., 1.18.105. y 1.18.106. de la sección I; 9.3., 9.4., 9.5., 9.6., 9.7., y 9.8. de la sección IX; 11.19. de la sección XI; literales o) y p) de la cláusula 15.1.3.; el apéndice 2 del anexo 10; y, el anexo 23.</li> </ul> </li> </ul>	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Capital mínimo	USD 13 000 000,00 (Trece Millones de Dólares) el cual deberá ser totalmente suscrito y pagado como mínimo en un 25%. La diferencia deberá ser pagada antes de la finalización de las Obras correspondientes a la Etapa 1.	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades.</li> <li>▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 MM.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 MM.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 MM.</li> </ul>	Cláusula 10.2. (p. 60)

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).</li> <li>- En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG).</li> </ul> </li> <li>▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador.</li> </ul>	Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión 2 primeros años: USD 114,11 millones</li> <li>▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones</li> </ul> La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.	“Modernización TPP” APN. Fuente: Proinversión. Contrato de concesión, Cláusula 9.1.
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
12	Penalidades	Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato:</b> (Entre USD 1 000 y USD 500 000).</li> <li>▪ <b>Régimen de bienes:</b> (Entre USD 1 000 y USD 100 000).</li> <li>▪ <b>Obras de infraestructura portuaria:</b> (Entre USD 1 000 y USD 50 000).</li> <li>▪ <b>Conservación de la Concesión:</b> (Entre USD 4 000 y USD 5 000).</li> <li>▪ <b>Explotación de la Concesión:</b> (Entre USD 1 000 y 1 UIT).</li> <li>▪ <b>Garantías:</b> (Entre USD 4 000 y USD 10 000).</li> <li>▪ <b>Régimen de Seguros:</b> (Entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro).</li> <li>▪ <b>Consideraciones Generales Socio Ambientales:</b> (Entre USD 1 000 y USD 3 000).</li> </ul>	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)
13	Causales de caducidad	Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>▪ Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>▪ Decisión unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario.</li> <li>▪ Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 88)

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el concesionario.</li> <li>▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar.</li> <li>▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 58)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Derecho de Concesión</li> <li>▪ Ingresos de la Concesión, netos de Retribución.</li> <li>▪ Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 66)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	Cláusula 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75)
17	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del concedente de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.16. y siguientes.</li> <li>▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación.</li> </ul>	Cláusula 8.14. (p. 54)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Espera de la Nave</u>: El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paíta no deberá exceder de cuatro (04) horas.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> </ul>	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.																								
19	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>En función a la nave:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Internacional USD metro eslora-hora</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td>USD 1,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td>USD 0,55</td> </tr> </table> </li> </ul> </li> <li>▪ <b>En función a la carga:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Carga Rodante</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Por Tonelada</td> <td>USD 40,00</td> </tr> </table> </li> <li>- <u>Carga Fraccionada</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Por Tonelada</td> <td>USD 13,00</td> </tr> </table> </li> <li>- <u>Contenedor 20"</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td>USD 120,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td>USD 130,00</td> </tr> </table> </li> <li>- <u>Contenedor 40"</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td>USD 151,43</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td>USD 195,00</td> </tr> </table> </li> <li>- <u>Granel Sólido (USD/Ton)</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td>USD 6,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td>USD 6,00</td> </tr> </table> </li> <li>- <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td>USD 1,50</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td>USD 1,50</td> </tr> </table> </li> </ul> </li> </ul>	Nuevo Muelle	USD 1,00	Espigón Existente	USD 0,55	Por Tonelada	USD 40,00	Por Tonelada	USD 13,00	Nuevo Muelle	USD 120,00	Espigón Existente	USD 130,00	Nuevo Muelle	USD 151,43	Espigón Existente	USD 195,00	Nuevo Muelle	USD 6,00	Espigón Existente	USD 6,00	Nuevo Muelle	USD 1,50	Espigón Existente	USD 1,50	Anexo 5
Nuevo Muelle	USD 1,00																										
Espigón Existente	USD 0,55																										
Por Tonelada	USD 40,00																										
Por Tonelada	USD 13,00																										
Nuevo Muelle	USD 120,00																										
Espigón Existente	USD 130,00																										
Nuevo Muelle	USD 151,43																										
Espigón Existente	USD 195,00																										
Nuevo Muelle	USD 6,00																										
Espigón Existente	USD 6,00																										
Nuevo Muelle	USD 1,50																										
Espigón Existente	USD 1,50																										
20	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el regulador realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI-X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5.</li> <li>▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio.</li> </ul>	Cláusula 8.21. (p. 57)																								
21	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.22. (p. 58)																								

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

**Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p><u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u></p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV)  AñoT+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV)  <i>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</i></p> <p><u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u></p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV)  Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV)  <i>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</i></p>	Cláusula 10.1.2.



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

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

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

Manuel Carrillo

**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada

**Jefe de Estudios  
Económicos**

José Aguilar

**Jefe de Regulación**

### **ELABORACIÓN Y DISEÑO**

---

Wilmer Zela