



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión de la Terminal Portuaria de Paita

### 2015

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





# Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	6
I. Aspectos Generales de la Empresa.....	8
I.1 Principales características de la Concesión .....	8
I.2 Principales Activos de la Concesión .....	11
I.3 Hechos Importantes .....	17
II. Oferta de servicios prestados .....	17
a. Servicios regulados.....	17
b. Servicios no regulados.....	19
III. Demanda de servicios prestados .....	20
a. Principales clientes .....	20
b. Servicios Regulados .....	22
i. Tráfico de naves .....	22
ii. Tráfico de carga.....	24
IV. Tarifas.....	32
a. Servicios Regulados .....	32
i. Tarifas Finales .....	32
ii. Cargos de acceso .....	34
b. Servicios no regulados.....	35
V. Inversiones y pagos al Estado .....	37
a. Inversión ejecutada .....	37
b. Pagos al Estado.....	38
VI. Desempeño operativo .....	39
a. Niveles de servicio .....	39
b. Accidentes .....	45
c. Reclamos .....	45
VII. Análisis financiero .....	46
a. Estados de Resultados.....	46
b. Estado de Situación Financiera .....	49
c. Indicadores Financieros.....	50
VIII. Conclusiones .....	52
IX. Anexos.....	54
Ficha de contrato de concesión .....	54
Tarifario de Servicios Especiales Terminales Portuarios Euroandinos, 2015.....	59
Anexo Estadístico .....	62



## FIGURAS

FIGURA N° 1: TERMINAL PORTUARIA DE PAITA.....	10
FIGURA N° 2: GRÚAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA .....	16
FIGURA N° 3: CADENA LOGÍSTICA DE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	18
FIGURA N° 4: SERVICIOS ESPECIALES .....	37

## CUADROS

CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	9
CUADRO N° 2 INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN .....	12
CUADRO N° 3: INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA.....	13
CUADRO N° 4: INFRAESTRUCTURA REALIZADA.....	14
CUADRO N° 5 INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO .....	15
CUADRO N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO .....	15
CUADRO N° 7: CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS .....	17
CUADRO N° 8: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR .....	18
CUADRO N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2014-2015 .....	20
CUADRO N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2014-2015 .....	21
CUADRO N° 11: CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2014-2015 .....	27
CUADRO N° 12: CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2014-2015.....	28
CUADRO N° 13: CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO .....	29
CUADRO N° 14: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2015.....	32
CUADRO N° 15: TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2014-2015 .....	34
CUADRO N° 16: CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES.....	35
CUADRO N° 17: PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2015.....	36
CUADRO N° 18: PAGOS AL ESTADO: RETRIBUCIÓN Y APORTE POR REGULACIÓN, 2014- 2015.....	39
CUADRO N° 19 NIVELES DE SERVICIO: TIEMPO DE ATENCIÓN.....	40
CUADRO N° 20: RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES .....	42
CUADRO N° 21 RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES TRIMESTRAL.....	43
CUADRO N° 22: RECLAMOS, 2014-2015.....	45
CUADRO N° 24: ESTADO DE RESULTADOS.....	46
CUADRO N° 25: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014-2015 .....	49
CUADRO N° 26: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014-2015 .....	50

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2014-2015.....	22
GRÁFICO N° 2: NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2014-2015.....	22
GRÁFICO N° 3: NAVES POR TIPO DE CARGA, 2014-2015.....	23
GRÁFICO N° 4: CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2014-2015.....	23
GRÁFICO N° 5: CARGA TOTAL, 2014-2015.....	24
GRÁFICO N° 6: ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2014-2015 .....	25
GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2014-2015 .....	25
GRÁFICO N° 8: CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2014-2015.....	26
GRÁFICO N° 9: CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2014-2015.....	26



GRÁFICO N° 10: CARGA GRANEL SÓLIDO: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN, 2014-2015.....	27
GRÁFICO N° 12: TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2014-2015 .....	28
GRÁFICO N° 12: TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2015.....	29
GRÁFICO N° 13: TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2014-2015 .....	30
GRÁFICO N° 14: TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2014-2015.....	30
GRÁFICO N° 15: MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2014-2015.....	31
GRÁFICO N° 16: MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2014-2015.....	31
GRÁFICO N° 17: NIVEL DE INVERSIÓN RECONOCIDA 2010-2015 .....	38
GRÁFICO N° 18: MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2014-2015 .....	40
GRÁFICO N° 21: TIEMPO DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA .....	41
GRÁFICO N° 22: TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA .....	42
GRÁFICO N° 23: CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, 2015 .....	43
GRÁFICO N° 24: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, 2015.....	44
GRÁFICO N° 25: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, 2015 .....	44
GRÁFICO N° 26: RENDIMIENTO: MERCANCIA GENERAL, 2015.....	45
GRÁFICO N° 27: COMPOSICIÓN DE INGRESOS DE SERVICIOS PORTUARIOS, 2014-2015.....	47
GRÁFICO N° 28: COMPOSICIÓN DE COSTOS Y GASTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS, 2014-2015 .....	47
GRÁFICO N° 29: EMPLEADOS, 2014-2015.....	48



- Desde el inicio de la concesión y al término del 2015, TPE había ejecutado un nivel de inversión del 68%<sup>1</sup> por un total de USD 195,5 millones en la construcción de un moderno Muelle de Contenedores equipado con 1 grúa pórtico STS y 2 grúas pórtico RTG que le permiten atender naves portacontenedores Súper Post Panamax.
- Tras haber culminado la ejecución de la Primera Etapa en el año 2014, TPE continuó el equipamiento con la adquisición de 1 grúa pórtico de muelle STS y 2 grúas pórtico RTG adicionales en el 2015 como parte de la Segunda Etapa.
- El Muelle de Contenedores, cuyas tarifas son menores respecto al Muelle Espigón, desplazó a este último en el tráfico de contenedores, al haber atendido el 84% de la demanda de los usuarios por los servicios a la carga contenedorizada en el 2015.
- El Puerto enfrentó un significativo crecimiento de la carga movilizada al haber alcanzado un crecimiento superior de 30% en el tonelaje movilizado y de 9% en el número de contenedores.
- El Puerto cumplió satisfactoriamente con todos los niveles mínimos de productividad y niveles de servicio exigidos por el Contrato de Concesión, tales como la ocupación máxima de amarradero, el rendimiento de la carga contenedorizada y no contenedorizada y los tiempos de atención para el embarque y desembarque de mercancía.

---

<sup>1</sup> Inversión reconocida por OSITRAN de un monto comprometido de inversión total ajustado de USD 311 362 109.



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Terminal Portuaria de Paita, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.

La terminal Portuaria de Paita se encuentra bajo la administración de la empresa Terminales Portuarios Euroandinos desde su entrega en concesión en marzo del año 2009. El proyecto es autosostenible y tiene una vigencia de contrato de 30 años, durante los cuales el compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,3 millones, siendo el nivel de ejecución reconocida al término del año 2015 de 62,8%.

Actualmente, la terminal portuaria cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión, y el Nuevo Muelle de Contenedores, el cual fue construido durante 24 meses entre octubre del 2012 y octubre del 2014, entrando en operaciones en dicho mes.

El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores. Para ello, la zona de muelle y de patio dispone de grúas especializadas en el movimiento de contenedores.

Actualmente, la terminal portuaria dispone de 1 grúa pórtico de muelle STS Superpost Panamax y la segunda grúa se encuentra en proceso de instalación. Asimismo, posee 2 grúas pórtico de patio RTG y 2 adicionales se encuentran en proceso de instalación.

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, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X.

Las tarifas del nuevo muelle tendrán una primera revisión el año 2019, al transcurso de 5 años desde que entró en operación (octubre del 2014). De forma anual, las tarifas se ajustarán por RPI o tasa de inflación de Estados Unidos, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Respecto al tráfico de carga, durante el 2015, el puerto incrementó el total de su carga movilizada en 30,4%, y en 9,1% en TEUs de carga de contenedores superando los 210 mil TEUs.

Los principales productos transportados a través del puerto corresponden a fertilizantes y productos agrícolas y pesqueros. Durante el 2015, la principal carga importada como granel sólido fue la urea y el sulfato de amonio (27%), mientras que los principales productos de exportación fueron la papa congelada, el banano y las uvas con el 17,3%, 14,2% y 10,1% respectivamente.

Los principales tipos de carga que se embarcan a través del puerto corresponden a la carga de contenedores (64%) y la carga granel sólido (33%). Respecto al resto de tipo de carga, la carga granel líquida y fraccionada son menores (3%), además no se moviliza carga de tipo rodante. Por otro lado, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 59%, las importaciones el 41% y el movimiento de cabotaje, transbordo y tránsito son prácticamente nulos (0%).

En la terminal Portuaria de Paita, la carga de contenedores corresponde principalmente al embarque de contenedores llenos de 40 pies (73%) y al desembarque o importación de contenedores vacíos de 40 pies (68%).



De acuerdo al contrato de Concesión, el Concesionario debe cumplir con niveles de servicio y productividad para así contribuir a la competitividad de las empresas exportadoras, líneas navieras y agentes marítimas. De acuerdo al Anexo 3, las obras que proponga el Concesionario deben permitir cumplir con niveles de servicio referidos a los tiempos de espera de nave y el tiempo de espera para recepción y entrega de mercancía. Cabe señalar que durante el 2015 el Concesionario cumplió con todos los niveles mínimos. Asimismo, se han establecido niveles mínimos de movimiento de carga de contenedores y de carga no contenedorizada en ambos muelles. Respecto a las mediciones hechas, el Concesionario mantuvo sus niveles de productividad por encima de los umbrales fijados.

El tiempo de atención de una nave se mantuvo por debajo de las 4 horas máximas establecidas, el tiempo de atención para la recepción y despacho de mercadería se ubicó por debajo de los 20 minutos máximas de acuerdo a los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato de Concesión. La ocupación de amarradero, indicador de congestión del Puerto, se ubicó por debajo del 60% máximo permitido en el amarradero de contenedores (30,10%) durante el primer año de operación (octubre 2014-2015).

A partir de la entrada en operaciones del Nuevo Muelle de Contenedores se inició la medición de los niveles de rendimiento en carga y descarga de contenedores. El nivel trimestral promedio mínimo establecido corresponde a 20 contenedores por hora-grúa fue superado durante el 2015, al haberse alcanzado un promedio de 28 contenedores por hora-grúa.

Respecto a las tarifas establecidas por el servicio de embarque y desembarque, las tarifas por los servicios en el nuevo Muelle de Contenedores son menores para todos los tipos de carga (contenedorizada y no contenedorizada), e incluyen el uso de grúas pórtico en la prestación de los servicios estándar. Al cierre del año 2015, el 84% del total de contenedores se movilizó a través de dicho muelle, y el resto (16%) a través del Muelle Espigón.

La terminal portuaria mejoró su desempeño operativo y financiero durante el 2015. Registró el crecimiento de sus ingresos por servicios portuarios (a la nave y a la carga) en un 12,5% mientras que sus costos por servicios portuarios apenas se incrementaron en 0,6%, y obtuvo una utilidad neta aproximada de USD 17 millones.

Respecto al desempeño económico y financiero, el Concesionario ha experimentado un mejoramiento progresivo de su nivel de ingresos (+12,5%) por los servicios portuarios, con un ligero incremento de los costos (+1%), lo cual evidencia un resultado positivo del manejo económico de la empresa. Asimismo, las condiciones de solvencia, liquidez y rentabilidad fueron adecuadas (obtuvo i. margen operativo de 56,7% ii. liquidez: razón corriente de 5,43; y iii. Endeudamiento: deuda principalmente de largo plazo, 95%) lo que da cuenta de que la empresa ha desempeñado un buen manejo integral de sus actividades que le permitirían seguir operando en condiciones similares y con mayores perspectivas de seguir optimizando su desempeño.

Por último, el Estado Peruano también se vio beneficiado de forma directa a través de las transferencias por aporte de regulación, retribuciones a la APN y el impuesto a la renta que reciben las distintas instituciones de forma periódica de parte del Concesionario. El monto total aproximado asciende a 9,8 millones de soles en el 2015.



---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## CONCESIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA DE PAITA

---

### I. Aspectos Generales de la Empresa

#### I.1 Principales características de la Concesión

##### a. Composición de la Empresa

2. TPE está conformada por las empresas Cosmos Agencia Marítima SAC, Tertir - Terminais de Portugal SA, y Translei SA, las cuales poseen el 50%, 40% y 10% respectivamente.
3. La empresa Cosmos Agencia Marítima, perteneciente a Andino Investment Holding, cuenta con más de 40 años en el mercado de transporte marítimo y ofrece servicios de agenciamiento; remolcaje y practicaaje. Durante el año 2015, la empresa expandió sus servicios al Ecuador.
4. Por su parte, Tertir Terminais es una empresa del Grupo Mota Engil de Portugal, líder en los sectores de ingeniería, construcción, transporte, puertos y energía. Mientras que la constructora peruana Translei S.A. es una empresa especializada en obras civiles de infraestructura en sectores de energía, minería y Obras Públicas, también perteneciente al Grupo Mota Engil.

##### b. Principales características del contrato de concesión

5. 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 TPE S.A., en la modalidad de proyecto autosostenible y tiene una vigencia de 30 años.
6. 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

---

2 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".





Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales<sup>3</sup> y la caducidad de la Concesión<sup>4</sup>. Actualmente ésta es la única adenda suscrita.

7. El Puerto fue concesionado bajo el esquema monooperador<sup>5</sup> (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.

Cuadro N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	
Tipo de concesión	Autosostenible
Area de la Concesión	Área de 120.83 hectáreas
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional.
Inversión referencial	USD 266,9 millones
Etapas de Ejecución de Obras	Etapas 1, 2, 3 y la 4 de Inversiones Adicionales
Inversión realizada al 2015	USD 195,5 millones
Fecha de inicio de operaciones	07 de octubre de 2009
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	1
Modalidad	DBFOT Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario.
Régimen Económico [1]	Primera revisión de tarifas: 2019

[1] A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de Muelle de Contenedores, el Regulador realizará la primera revisión de Tarifas de los Servicios Estándar aplicando el mecanismo regulatorio de RPI-X establecido en el RETA. La construcción del Muelle de Contenedores correspondiente a la Primera Etapa de inversión culminó en octubre del 2014 y fue recibida por la APN el 30 de setiembre del mismo año luego de lo cual inició su explotación el 3 de octubre.

Fuente: El Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

8. 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, un 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.
9. 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>6</sup>. Durante los 5 primeros años, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de

<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.

<sup>5</sup> De acuerdo al modelo de negocio portuario descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Terminal Portuario de Paita es un puerto que opera bajo la modalidad de Puerto Landlord Port. En un modelo Landlordport el Estado invierte en infraestructura de accesibilidad marítima y generación de aguas abrigadas, diques, muelles y dragados. Los operadores privados invierten en superestructura (equipos, pavimentos e instalaciones).

<sup>6</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.



estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.

10. La primera y próxima revisión tarifaria por factor de productividad, luego del inicio de operaciones del Nuevo Muelle de Contenedores en el 2014, corresponde a la finalización de cinco años, es decir en el año 2019.<sup>7</sup>

**Figura N° 1: Terminal Portuaria de Paita**



Fuente: Mota Engil Perú

11. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
12. 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 la terminal portuaria 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. 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>8</sup>.

### c. Área de Influencia

13. El Puerto se ubica al norte de Piura en la Provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Este es el principal puerto de atraque directo<sup>9</sup> del norte peruano y moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general. Dada su ubicación, posee una zona natural de

<sup>7</sup> En octubre del 2014 la APN acreditó la entrega de las obras ejecutadas correspondientes a la construcción y equipamiento del nuevo muelle de contenedores de la Primera Etapa.

<sup>8</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

<sup>9</sup> Los puertos de atraque directo son aquellos puertos que disponen de infraestructura física y equipamiento portuario suficiente para que naves mercantes puedan ser atracadas o amarradas a muelles; y realizar operaciones embarque y desembarque directamente desde tierra a nave o viceversa. (DS N° 10-99-MTC)



influencia con las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.

14. Asimismo, el puerto de Paita constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte que se encuentra actualmente en ejecución. Dicho proyecto contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través 995 Km de carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial a través del Nuevo Puerto de Yurimaguas. De esta forma abre la posibilidad de conexión de Norte del Perú con el Brasil.
15. Por otro lado, por la zona limítrofe con el norte de Piura, el puerto marítimo más cercano es el Puerto Bolívar en Ecuador. Este es un puerto de carácter multipropósito que posee un muelle de tres atracaderos, un calado de 10,5 metros, áreas de almacenamiento (bodegas y patios) en 27 mil m<sup>2</sup>. La principal carga movilizada corresponde a la banana, mariscos y frutas. Además el puerto cuenta con un sistema de seguridad CCTV<sup>10</sup> y certificaciones ISPS CODE.<sup>11</sup>

## **I.2 Principales Activos de la Concesión**

16. El desarrollo de la infraestructura y equipamiento está sujeta a la ejecución de las inversiones programadas en cada Etapa de Inversión.
17. 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. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones.
18. La Primera Etapa se inició el año 2012 y culminó tras 24 meses de ejecución de obras, en octubre del 2014 con la entrega oficial de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Acta de aprobación de Obras de la Primera Etapa. Esta etapa contempló la construcción de un nuevo Muelle de Contenedores con un amarradero de longitud mínima de 300 metros, un calado mínimo de -13 metros en el área de atraque, y un área de respaldo con patio de almacenamiento de 12,5 hectáreas.
19. De acuerdo al Contrato de Concesión, la segunda etapa de inversión se debe iniciar a partir de que se supere la demanda anual de 180 mil TEUs (ver Cuadro N°2). Al respecto, el Concesionario al término del año 2015 superó dicho umbral, al movilizar 210 mil TEUs. Por lo tanto, el Concesionario dio inicio a las obras que conciernen a dicha etapa.

<sup>10</sup> CCTV: Circuito cerrado de televisión. Es una tecnología de video vigilancia visual.

<sup>11</sup> ISPS Code equivalente a PBIP (en español) es un Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las instalaciones Portuarias.



Cuadro N° 2  
INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN

Etapa I	Inició el 11-06-2012 y culminó el 10-06-2014 El 09-10-2014, la APN hace entrega oficial de Acta de aprobación de las Obras de la Primera Etapa.	USD 99,8 millones
Etapa II	De acuerdo al Contrato, se inicia a partir de que se supere los 180 mil TEUS anual. Se inició efectivamente a partir cuando al término del año 2015, TPE movilizó más de 210 mil TEUs.	USD 32,8 millones
Etapa III	De acuerdo al Contrato, se inicia a partir de que se supere los 300 mil TEUS anual.	USD 15,3 millones
Etapa IV	Inversiones adicionales. Su ejecución no está sujeta a las Obras obligatorias, pudiendo el Concesionario iniciarlas cuando considere pertinente.	USD 118,9 millones

Fuente: El Contrato de Concesión

20. Las inversiones adicionales incluyen la construcción de vías de acceso, la ampliación del muelle espigón, el dragado para aumentar la profundidad de calado de ambos muelles, entre otros (Ver Cuadro N° 3).

**a. Infraestructura**

21. De acuerdo al Anexo 1 del Contrato de Concesión, el área comprendida de la concesión asciende a 120,83 hectáreas, compuesto de 8,73 ha de área terrestre y 112,10 ha de área marítima. La principal infraestructura del Puerto al momento de su entrega a TPE fue un Muelle Espigón de calado de 10 m para atender naves de carga contenedorizada y no contenedorizada. Dicho muelle posee cuatro amarraderos y tiene una longitud de 200 metros. Cabe señalar que de acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario se comprometió a realizar inversiones para la construcción de un nuevo muelle para carga contenedorizada.



Cuadro N° 3:  
INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA

<b>(Obras Mínimas) - Infraestructura de Terminal Portuaria de Paita</b>	
Amarradero	Longitud mínima de 300 metros
Área de Respaldo y patio de almacenamiento	Superficie de 12,5 hectáreas
Dragado en puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobra	Profundización a -13 m
<b>(Obras Mínimas) - Concesionario puede optar entre las siguientes inversiones</b>	
Alternativa 1	Alternativa 2
Muelle espigón existente	Muelle de Contenedores
Refuerzo de capacidad portante	Construcción de un segundo amarradero
<b>Inversiones Adicionales (IA)</b>	
Vías de acceso terrestre al terminal	
Ampliación del Muelle Espigón existente	
Dragado a -13 metros profundidad en Muelle espigón existente	
Profundización de dragado a 15 metros en Muelle de Contenedores	
Instalación de sistemas de manejo de carga granel sólido y líquido	
Área de maniobra: remoción de nave encallada	
<b>Derivados de elección de alternativa 1</b>	
Construcción de un segundo amarradero y patio de respaldo en el Muelle de Contenedores	
Construcción de área de respaldo de Muelle espigón	
<b>Derivados de elección de alternativa 2</b>	
Construcción de patio de contenedores en Muelle de Contenedores	
Adquisición de equipos de manejo de contenedores para el segundo amarradero	
Adquisición de equipos especializados para Muelle espigón	

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

22. De esta manera al 2015, la principal infraestructura portuaria comprendía un muelle espigón con cuatro amarraderos y un nuevo muelle de contenedores con un área de respaldo pavimentado, un tanque cisterna de agua de capacidad de 540 metros cúbicos y 500 tomas para contenedores refrigerados, entre otros. (Ver Cuadro N° 4).
23. Además, durante el año 2015, como parte de las inversiones adicionales TPE presentó el expediente técnico a la APN para la remoción de la nave encallada, la misma está valorizada en US\$ 3,94 millones.



Cuadro N° 4: INFRAESTRUCTURA REALIZADA
<b>Infraestructura inicial recibida por el Concesionario</b>
Muelle espigón – Capacidad atención de naves de 25 000 TRB
Amarradero 1A y 1B – longitud de 200 m. y 10 m. de profundidad
Amarradero 1C – longitud de 165 m. y 7,62 m. de profundidad
Amarradero 1D – longitud de 165 m. y 8,53 m. de profundidad
<b>Inversiones en infraestructura realizadas por el Concesionario</b>
Muelle de Contenedores de 300 m. de longitud
Pavimentación del Patio de Respaldo de Muelle de área de 12.5 has
<b>Obras civiles - Inversiones Adicionales</b>
Dragado, relleno y enrocados, sistemas de agua y obras menores
Plataforma de containers refrigerados
Conexiones eléctricas en terminal
Lavadero RTG
2 grúas móviles GM
Cisterna de combustible de 10 800 galones
Reubicación de tubería de etanol
Tanque cisterna de agua de 540 m <sup>3</sup>
Dragado de canal de maniobra de muelle espigón a -13 m.
Reforzamiento de defensas de muelle existente

Fuente: Plan de Negocios TPE 2016. Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## b. Equipamiento

24. Respecto al equipamiento previsto en el Contrato de Concesión, en la primera etapa de Concesión el equipamiento incluye, la adquisición de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG), 8 tractores de patio, 12 chasis para contenedores, 2 elevadores de contenedores tipo Side Pick y 02 elevadores de contenedores tipo Reach Stacker, entre otros.
25. En la segunda etapa de obras mínimas corresponde la instalación de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax y 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG) adicionales en el muelle de contenedores.
26. En la tercera etapa, la primera opción corresponde al equipamiento portuario para el reforzamiento del muelle espigón existente. (Ver Cuadro N° 4).



Cuadro N° 5 INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO	
Inversión en Muelle de Contenedores	Descripción
Grúa pórtico de muelle	02 Grúas STS SuperPost Panamax
Grúa pórtico de patio	04 Grúas sobre neumático RTG
Tractores de patio	08 con capacidad de carga de 27 toneladas en barra de tiro.
Chasis para contenedores	12 gemelos 20' vagón de bomba. 45' capacidad de container.
Elevador tipo Side Pick	02 con capacidad de carga 8 toneladas
Elevador de contenedor Reach stacker	02 con capacidad carga 45 toneladas y altura hasta pilas de 5 contenedores en primera fila
Inversión en Muelle Espigón o Multipropósito	
Grúas móviles	Descargar y embarcar contenedores

Fuente: Anexo 9: Obras obligatorias e Inversiones adicionales; y anexo 16: Propuesta Técnica. Apéndice 7: Equipamiento, de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. De esta manera, el equipamiento con el que cuenta el Concesionario, correspondiente a la primera etapa es 1 grúa pórtico de nave STS Superpost Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumático RTG, además de equipamiento menor como camiones, chasis para contenedores y grúas de elevación de contenedores. La inversión ejecutada para esta primera etapa ha sido de US\$ 156,06 millones, superior a la inversión contractual por un monto de US\$ 150,18 millones.
28. Como parte de la Segunda Etapa, en agosto del 2015 se inició la adquisición de 01 Grúa Pórtico STS y 02 Grúas RTG's. Al término del año, la obra tuvo un avance estimado de 84.04%.<sup>12</sup>
29. En el Cuadro N° 5 se detalla el principal equipamiento existente en el terminal de Paita.

Cuadro N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO
1 Grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax
2 Grúas pórtico de patio RTG
5 Unidades portacontenedores
12 Camiones
4 Balanzas
1 Cuchara grúa móvil
500 Tomas de contenedores refrigerados
2 Grúas móviles

Fuente: Plan de Negocios TPE 2016. Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>12</sup> Las piezas llegarían al puerto en el mes de enero de 2016 y entrarían en operación en julio del 2016.



Figura N° 2: Grúas en la Terminal Portuaria de Paita



(A) Grúa Reach Stacker, (B) Elevador de contenedores vacíos, (C) Chasis para contenedores (D) Grúa pórtico de patio RTG, (E) Grúa pórtico de muelle STS (F) Grúa móvil de muelle.

Fuente: Logismarket. Neptunia. Mota Engil.

30. Asimismo, TPE ha ejecutado, como parte de su compromiso de inversiones adicionales, otros proyectos aprobados por la APN, tales como la adquisición e instalación de dos grúas móviles.

### c. Certificaciones

31. Adicionalmente se encuentra en ejecución la implementación de Herramientas Tecnológicas para la gestión Administrativa y Operativa del Puerto cuyo monto aprobado asciende a US\$ 3,442 millones que al 31 de diciembre del 2015 tuvo un avance del 78,30%. El proyecto ha venido desarrollándose de acuerdo a lo programado, habiéndose concretado la adquisición de las licencias del software<sup>13</sup> NAVIS SPARC N4 V 2.6 (TOS), la implementación de red de fibra óptica que interconecta al Datacenter operativo con el Datacenter del Edificio Administrativo y la infraestructura de servidores que soportará el software operativo.
32. TPE continúa en el proceso de certificación ambiental ISO 14001-2004, bajo la supervisión de Bureau Veritas. Cabe señalar que la empresa al término del año 2015 obtuvo un alcance de 90% en la implementación de las ISO 9001, 14001 y OHSAS<sup>14</sup>

<sup>13</sup> T.O.S (Sistema Operativo de Terminales, por su sigla en inglés). Navis N4 es un aplicativo para la planificación y control (gráfico dinámico) en tiempo real de las operaciones portuarias marítimas. Actualmente, el TOS es implementado por más de 120 operadores de terminales marítimos avanzados. Está orientado a optimizar la eficiencia de la productividad de terminales de contenedores.

<sup>14</sup> La norma OHSAS 18001 establece los requisitos mínimos de las mejores prácticas en gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.





18001, las cuales mejoran la calidad de los procesos operativos respecto al medio ambiente y al cuidado de la seguridad del trabajador.

### I.3 Hechos Importantes

33. Con fecha 6 de enero del 2015, mediante Oficio N° 043-2015-GSF-OSITRAN, el Regulador informó al Concesionario la obligación de iniciar la ejecución de la Etapa 2 que consiste en la instalación adicional de las existentes, en el mismo muelle y patio, de una Grúa Pórtico de Muelle y dos Grúas Pórtico de Patio, el mismo que debe cumplirse en un plazo no mayor de dieciocho meses.
34. TPE informó que como parte de su compromiso con el desarrollo del puerto, realizó durante el 2015 una inversión de USD 17 millones en la adquisición de tres nuevas grúas para el Puerto en la Segunda Etapa de Inversión.
35. Se dio inicio de la implementación de Programa "Terminal Operations Software" (T.O.S).

## II. Oferta de servicios prestados

36. 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.
37. Los servicios estándar se encuentran sujetos a la regulación de tarifas mientras que los servicios especiales le otorgan derecho al Concesionario de cobrar un precio no regulado.

Cuadro N° 7: CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS			
Clasificación servicios	Situación	Contraprestación	Determinación
Servicios Estándar	Regulado	Tarifas	Sujeto al RETA
Remolcaje y practicaje	Regulado	Cargo de acceso	Sujetos al REMA
Servicios especiales	No regulado	Precio	Por parte del Concesionario

Fuente: OSITRAN

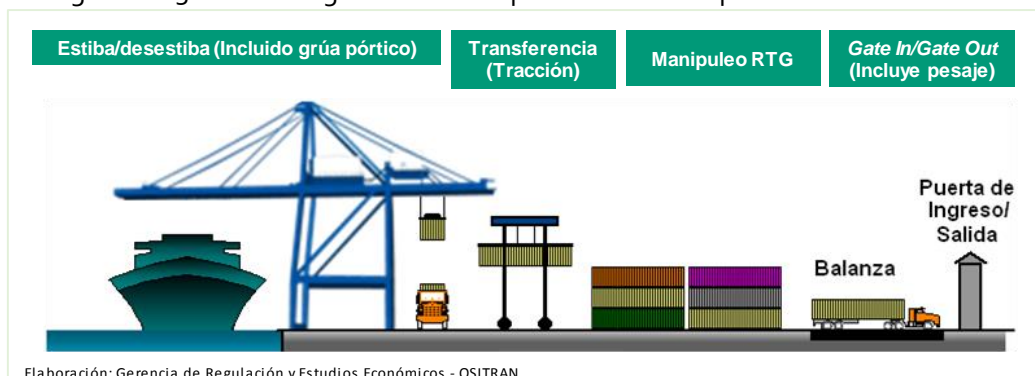
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### a. Servicios regulados

38. Los servicios sujetos a regulación corresponde a los servicios estándar y el cargo de acceso a la infraestructura por concepto de remolcaje y practicaje.



Figura N° 3: Cadena logística de una operación de transporte marítimo



### Servicios Estándar

39. De acuerdo a la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, los servicios regulados estándar son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
40. Por último, en el caso de los transbordos, la tarifa por el servicio estándar en función a la carga se cobra una sola vez desde la descarga hasta el embarque en la otra nave, incluyendo los 48 días de permanencia libre de pago.
41. Los servicios descritos incluyen la prestación y los gastos derivados de trámites administrativos vinculados a la operación.
42. Además, los servicios descritos en el Cuadro N° 8, deben ser prestados en condiciones no discriminatorias, aplicándose las mismas tarifas a los usuarios finales en los mismos términos y condiciones.

Cuadro N° 8: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR	
<b>En función a la nave</b>	
1.	Uso de amarradero
Unidad de cobro: metro de eslora-hora	
- Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada	
- Tiempo de inicio: Nave larga la primera espía en operación de atraque	
- Tiempo de término: Nave larga la última espía en operación de desatraque	
- Incluye servicio de amarre y desamarre.	
<b>En función a la carga</b>	
2.	Embarque y Desembarque
La unidad de cobro para carga contenedorizada es por unidad de contenedor, y en carga no contenedorizada es la tonelada métrica.	
- Servicio de tracción: Entre costado de la nave y área de almacenaje	
- Servicio de pesaje	
- Almacenamiento: 48 horas a libre disposición del usuario	



### i. Servicios sujetos a régimen de acceso

43. 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>15</sup> y remolcaje<sup>16</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.
44. De acuerdo al REMA, en su Artículo 9, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que i) administrada o controlada por un único número de entidades prestadoras, ii) no es eficiente ser duplicada o sustituida, iii) el acceso es indispensable para que los usuarios intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros.
45. 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.
46. El servicio de remolcaje<sup>17</sup> es brindado por las empresas TRAMARSA e Ian Taylor Perú S.A.C. El servicio de practicaje es brindado por TRAMARSA, Ian Taylor Perú S.A.C. y Triton Maritime Services S.A.C.<sup>18</sup>

### b. Servicios no regulados

47. El operador portuario brinda Servicios Especiales que no se encuentran sometidos a la regulación por tarifas. 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. Cabe destacar que todos los servicios especiales brindados por TPE son no regulados por tarifas.

<sup>15</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>16</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

<sup>17</sup> Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

<sup>18</sup> Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3 y 4.



### III. Demanda de servicios prestados

#### a. Principales clientes

48. El terminal portuario de Paita tiene como clientes a los usuarios intermedios: líneas navieras y agentes navieros; así como usuarios finales: empresas exportadoras e importadoras.

Cuadro N° 9:  
CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2014-2015

Líneas Navieras	Año 2014		Año 2015		
	Naves atendidas	Participación	Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación
Hapag Lloyd AG	66	11%	Sea Trade	58	11%
Maersk Line	61	11%	Maersk Line	56	10%
Sea Trade	59	10%	Hapag Lloyd AG	51	9%
Mitsui OSK Lines Ltda	45	8%	Mitsui OSK Lines Ltda	48	9%
American President Line	40	7%	Dole	39	7%
BPZ Energy Inc Sucursal Peru	29	5%	MSC Mediterranean Shipp	30	6%
Compañía Sudamericana de Vapores S.A.	18	3%	Otros	73	48%
Hamburg Sud Perú	17	3%			
Otros	106	42%			

Nota: En el año 2014 las otras líneas navieras incluyen otras 14 empresas, mientras que en el 2015 incluyen otras 20 empresas.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. El servicio de transporte marítimo internacional es prestado por las líneas navieras, las cuales pueden brindar servicios de línea regular o rutas fijas, servicios de barcos sin trayecto fijo y/o servicios Industriales.
50. Las principales líneas navieras que operan en el puerto de Paita son SEA TRADE (11%) y MAERSK LINE (10%), le sigue la línea naviera Hapag Lloyd cuya participación disminuyó de 12% a 9% en el año 2015, mientras Hamburg Sud Peru incrementó su participación de 6% alcanzada en el año 2014 a 8%.
51. MAERSK Line, perteneciente al Grupo A.P.Moller – Maersk y con más de 20 años de experiencia, ofrece a sus clientes una gran cobertura internacional con recaladas internacionales en el Puerto del Callao y Paita desde y hacia el lejano Oriente, con transbordos en Panamá.
52. La línea naviera Mitsui OSK Lines de Japón que incluyó a Paita en su ruta comercial en el año 2010, atiende principalmente el comercio de productos refrigerados frescos y carga seca.
53. Por su parte en lo que respecta al servicio de agenciamiento marítimo, que consiste en la preparación de los expedientes documentarios que la línea naviera requiere para efectuar sus operaciones de embarque y descarga, el Cuadro N° 10 muestra las principales



Cuadro N° 10:  
CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2014-2015

Año 2014			Año 2015		
Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación	Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación
Cosmos Agencia M.	171	30%	Trabajos Marítimos	167	32%
Trabajos Marítimos	147	25%	Cosmos Agencia Ma	117	22%
Ian Taylor SAC	63	11%	DOLMAR	59	11%
Terminales Portuar	55	9%	Ian Taylor SAC	59	11%
TMA SAC	51	9%	Terminales Portuari	53	10%
DOLMAR	42	7%	South Shipping	18	2%
Otros	50	9%	Otros	66	12%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

54. Las principales agencias marítimas operando en el Puerto son Cosmos Agencia Marítima, Trabajos Marítimos e Ian Taylor Perú, las cuales concentraron el 66,0% y 65,0% del total de naves atendidas durante los años 2014 y 2015, respectivamente.
55. Cosmos Agencia Marítima ofrece sus servicios a lo largo de los principales puertos del litoral peruano como Callao, Paita, Chimbote, Iquitos, Ilo, Pucallpa e Iquitos. La empresa Trabajos Marítimos (TRAMARSA) tiene más de 25 años de experiencia en el mercado portuario y marítimo con 1600 naves agenciadas al año de forma global. Por su parte, Ian Taylor & Company tiene presencia en el Puerto de Callao y Paita.
56. Los principales clientes de TPE son aquellas empresas que se dedican a la exportación de productos pesqueros y agropecuarios, entre los cuales se encontraron Proanco, Copeinca, Cepibo y Camposol.

Cuadro N° 1:  
CLIENTES: EXPORTADORES, 2013

Hidrobiológicos	Participación	Clientes
Pota	23%	Proanco, CNC
Harina de pescado	10%	Copeinca, Marine Feeds
Aceite de pescado	4%	ONC SAC, Austral Group, Pesquera Hayduk
Otros	63%	
Agroindustria	Participación	Clientes
Banano	13%	Cepibo, Asoc. Banano Saman & Anex
Café	11%	Perales Huarancuna, Comercio & Cía
Mango	11%	Sunshine Export, Camposol, Broom Perú
Uva	9%	Eco acuicola, Camposol, Soc. Agrícola Rapel
Otros	56%	

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. Por otro lado, el terminal atiende una diversidad de clientes vinculados a la exportación de productos derivados de la agroindustria como mangos y uvas (Camposol), banano (Cepibo), y la importación de fertilizantes como la úrea y el sulfato de amonio (Molinos

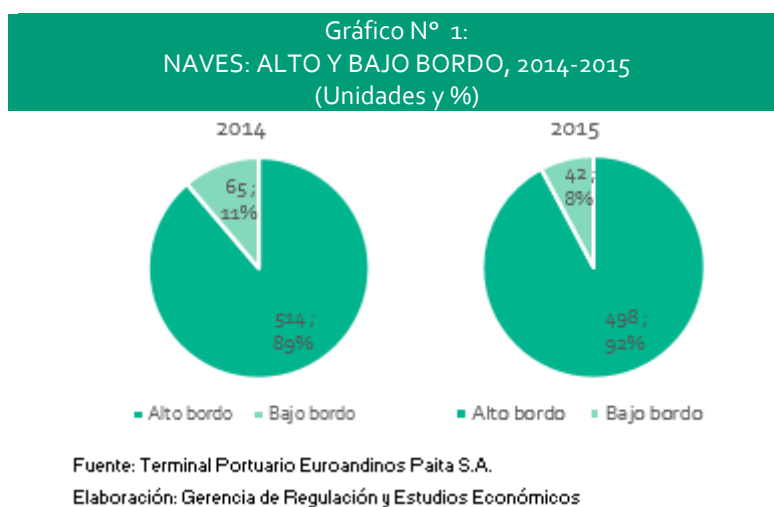


y Cía), así como productos pesqueros como la pota (Proanco) y la harina y aceite de pescado (Copeinca, Pesquera Hayduk).

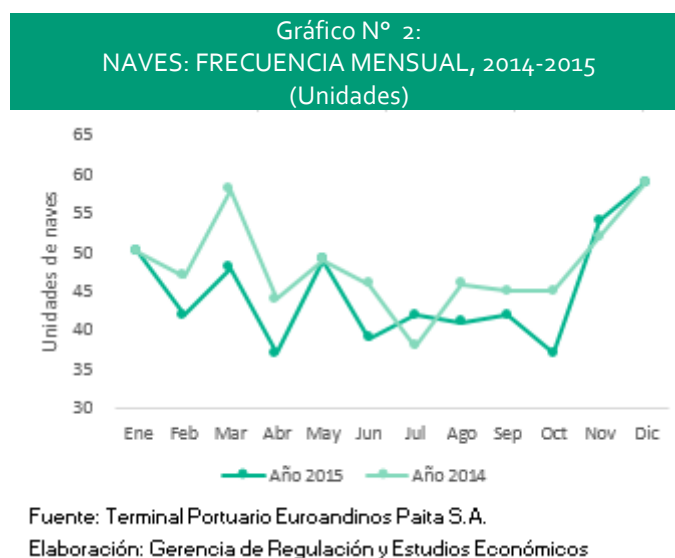
## b. Servicios Regulados

### i. Tráfico de naves

58. En el año 2015, TPE atendió 540 naves, cantidad inferior en 39 naves con respecto al resultado del año anterior, lo que representó una disminución de 6,7%. Por otro lado, la participación de las naves de alto bordo se incrementó de 89% a 92% entre el 2014 y 2015.



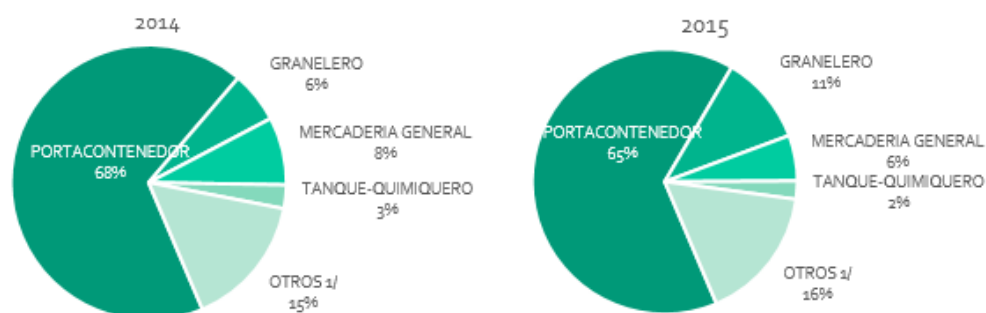
59. Con relación a la frecuencia mensual de arribos de las naves, la terminal de Paita recibió durante el año 2015, la mayor cantidad de naves durante los meses de noviembre y diciembre, con un total de 54 y 57 unidades respectivamente, cifra similar al del año 2014; mientras que en abril y octubre del 2015 fueron los meses donde se reportó un menor arribo de naves con 37 unidades.





60. Durante el año 2015, la cantidad promedio mensual de naves de alto y bajo bordo atendidas fue de 42 y 4 respectivamente, mientras que el año anterior se registró un comportamiento similar, con 43 y 5 naves.
61. En cuanto al tipo de naves según carga, las naves portacontenedores representaron el 64,5% del total de naves que atracaron en la terminal portuaria, seguido de las naves de tipo granelero con 10,9%, participación mayor al 6,1% del año 2014. El resto de naves comprendieron el 16% y corresponden a naves de avituallamiento, remolcadores, barcazas, científicos y barcos pesqueros.

Gráfico N° 3:  
NAVES POR TIPO DE CARGA, 2014-2015  
(%)



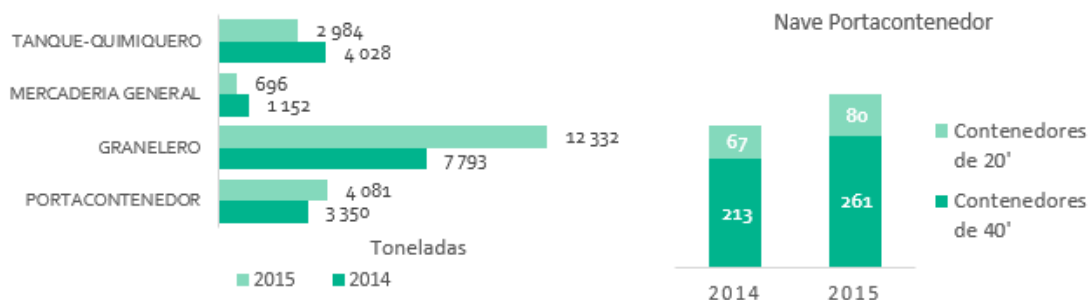
1/ Incluye naves de avituallamiento, remolcadores, barcazas, científicos y pesqueros.

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Durante el año 2015, el promedio de carga movilizada por una nave de tipo Granelero se incrementó en 58% al pasar de 7 793 a 12 332 toneladas. En el caso de la carga promedio de una nave portacontenedor, ésta aumentó 21,8% al pasar de 3 350 a 4 080 toneladas promedio. Por su parte, la carga promedio de naves de mercadería general y tanque quimiqueros se redujo en 40% y 26%, respectivamente.

Gráfico N° 4:  
CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2014-2015  
(Toneladas y unidades)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. Respecto a las naves portacontenedor, el promedio de unidades de contenedores cargados por nave se incrementó en 21,7% en el año 2015. Así, la carga promedio de unidades de contenedores de 20 y 40 pies se incrementó a 80 y 261 unidades

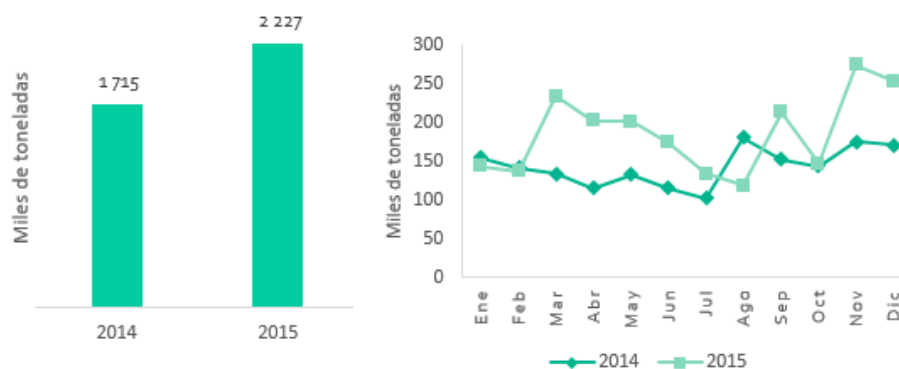


respectivamente, lo que muestra un incremento global de 61 unidades de contenedores adicionales por cada nave.

## ii. Tráfico de carga

64. Durante el año 2015, el Concesionario movilizó un total de 2,2 millones de toneladas, cantidad 30,4% superior a lo registrado el año anterior (1,7 millones). La carga movilizada corresponde a todas las modalidades u operaciones de servicio que brinda la terminal: exportación, importación, cabotaje y transbordo. No incluye las movilizaciones por reestiba.
65. Durante el año 2015, el tráfico de carga promedio mensual fue de 185,6 mil toneladas superior a los 142,9 mil del año anterior. Durante los meses noviembre y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 273,9 y 253,1 miles de toneladas respectivamente. Mientras que durante los meses de julio y agosto tan sólo alcanzaron a 133,6 y 117,9 mil toneladas.

Gráfico N° 5:  
CARGA TOTAL, 2014-2015  
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. Los meses que experimentaron el mayor crecimiento respecto al año 2014 fueron abril y marzo con tasas de crecimiento de 76% y 75% respectivamente, mientras que en enero y agosto el tonelaje total movilizado a través del terminal se redujo en 7% y 35%.

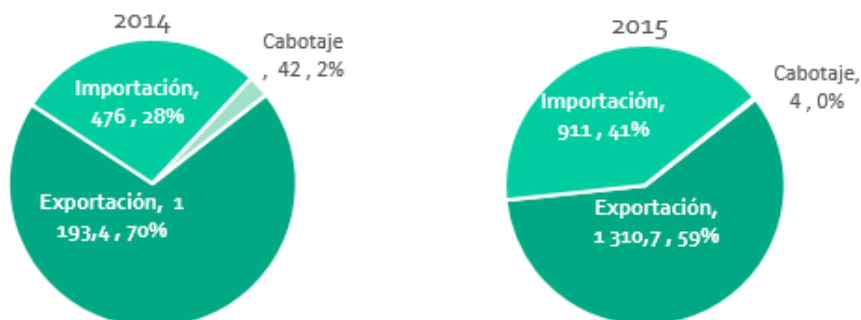
### Tráfico por operaciones

67. Durante el 2015, en relación a las principales modalidades de servicios prestados a la carga, el principal servicio fue la exportación (o embarque) cuya participación del total de carga atendida alcanzó el 59,3%; mientras que la carga de importación (o desembarque) el 41,2%. Sin embargo, en 2014, el servicio de exportación representó el 70,2% del total, lo que evidencia que el terminal portuario ha empezado a recibir mayor carga de importación. Por su parte, la participación de cabotaje se redujo de 2,1% a 0% durante el 2015.
68. Así, la carga total de exportación se incrementó en 9,8% mientras que la carga de importación escaló 91% respecto al año anterior.





Gráfico N° 6:  
ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2014-2015  
(Miles de toneladas y %)

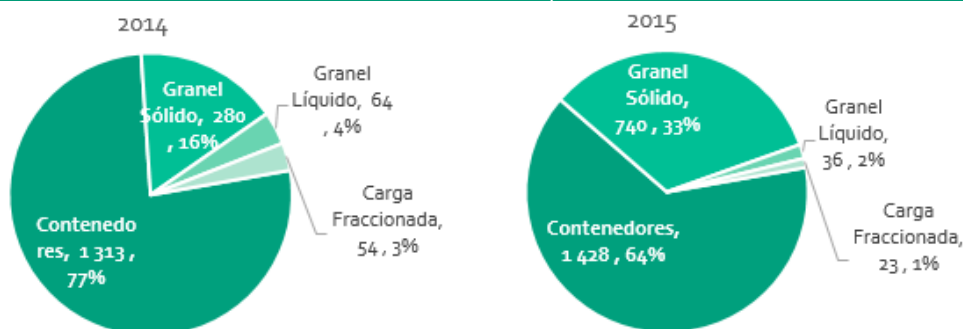


Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Respecto a los tipos de carga que se movilaron a través del puerto, se brindó servicios a la carga en contenedores y del tipo granel sólido. Ambos alcanzaron una participación de 64,1% y 33,2% respectivamente durante el año 2015, lo que representó un cambio respecto a la composición del año anterior, en donde la participación obtenida por ambos tipos de carga ascendió a 76,7% y 16,4% respectivamente. Ello evidencia un crecimiento relativo de las operaciones de carga granel sólido.
70. Así, durante el año 2015, el crecimiento experimentado por la carga contenedorizada y granel sólido fue de 8,8% y 163,8% respectivamente.

Gráfico N° 7:  
ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2014-2015  
(Miles de toneladas y %)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

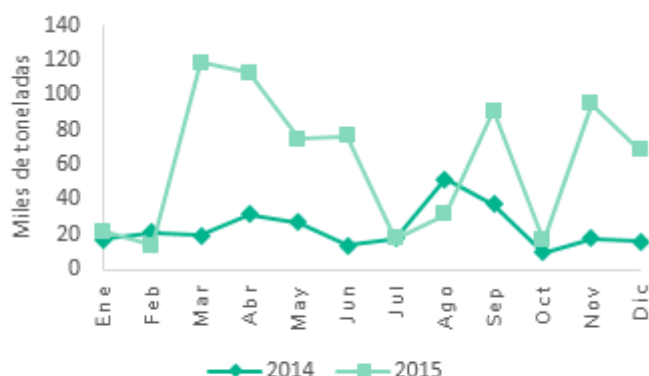
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Embarque y desembarque de carga granel sólido

71. El nivel de transferencia de carga granel sólido se incrementó en 163,8% al pasar de 280 408,6 a 739 833,4 toneladas en el año 2015.



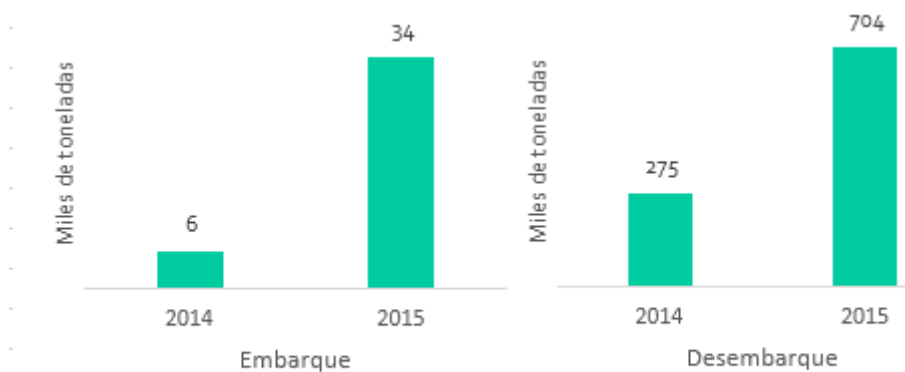
Gráfico N° 8:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2014-2015  
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Respecto a la evolución mensual, la movilización de carga granel se incrementó durante los meses de marzo, abril, noviembre y diciembre, mientras que se mantuvo estable durante los meses de enero, febrero, julio y octubre respecto a su similar del año 2014.
73. La carga granel sólido de exportación o embarque se incrementó en 507,9% al pasar de 5,7 mil a 34,4 mil toneladas mientras que la carga de importación o desembarque se incrementó en 156,3% al pasar de 274,8 a 704,3.

Gráfico N° 9:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2014-2015  
(Miles de toneladas)

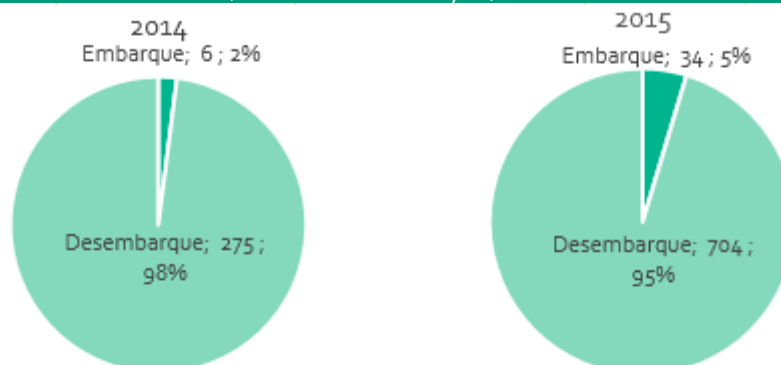


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. Respecto a la estructura por servicios de desembarque y embarque de la carga de granel sólido, en el 2014 ambos representaron el 98,0% y 2,0%, respectivamente. Sin embargo, durante el año 2015, las operaciones de desembarque y embarque se vieron modificadas. Así, las operaciones de desembarque y embarque representaron el 95,2% y 4,8% respectivamente. (ver Gráfico N° 10).



Gráfico N° 10:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN, 2014-2015  
(Miles de toneladas y %)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. Cabe señalar que, los principales productos que se movilizan en la carga granel sólido corresponden a los fertilizantes como la úrea y el nitrato de amonio. (Ver Cuadro N° 11)

Cuadro N° 11:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2014-2015  
(%)

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2014	2015
UREA	27%	14%
SULFATO DE AMONIO	26%	10%
TRIGO	24%	9%
MAIZ	6%	6%
NITRATO DE AMONIO	5%	2%
BAUXITA	0%	8%
CLINKER	0%	27%
ESCORIA	0%	8%
OTROS	11%	17%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

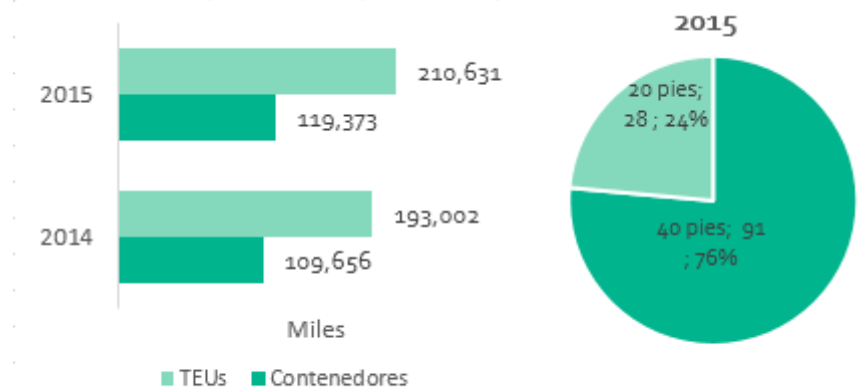
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Embarque y desembarque de contenedores

76. Durante el año 2015, el Puerto movilizó 119 373 unidades de contenedores, lo que significó un crecimiento de 8,8% respecto al año 2014 (109 656 unidades). La carga contenedorizada medido en TEUs movilizada durante el año 2015 ascendió a 210 631, superior en 9,1% respecto a los 193 002 TEUs movilizadas el año anterior.
77. La carga en contenedores por tamaño del contenedor (20 pies y 40 pies) y por tipo (vacío o lleno), estuvo conformada de acuerdo al Gráfico N° 12. Es decir, el 76% de contenedores de 40 pies entre llenos y vacíos; y el 24% restante de contenedores de 20 pies entre llenos y vacíos.



Gráfico N° 11:  
TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2014-2015  
(TEUs y miles de unidades)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. De acuerdo al cuadro N° 12, la estructura de la carga contenedorizada por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies, se distribuye de la forma siguiente.

Cuadro N° 12:  
CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2014-2015  
(Miles de unidades)

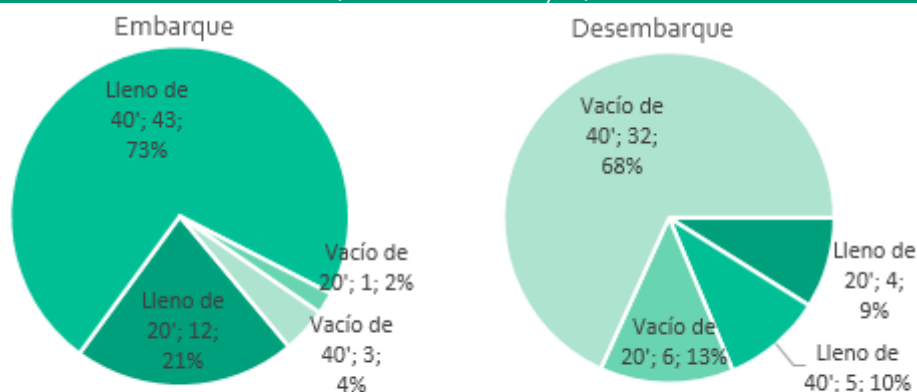
Terminal Portuario de Paita	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total	Total %
Embarque	2014	13	39	1	2	54	57%
Desembarque	2014	3	3	6	29	41	43%
<b>Total</b>		16	42	6	31	95	100%
Embarque	2015	12	43	1	3	59	56%
Desembarque	2015	4	5	6	32	47	44%
<b>Total</b>		17	47	7	35	106	100%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Desde la construcción y entrada en operación del nuevo muelle equipado con grúas especializadas en la carga y descarga de contenedores, el terminal experimentó un crecimiento de las operaciones realizadas en la misma. El nuevo muelle de contenedores está especializado para atender naves portacontenedores de forma más eficiente por lo que posee mayores rendimientos (ver sección VI. Desempeño Operativo), sin embargo hacia el año 2015, a través del muelle multipropósito o espigón también se movilizó carga de este tipo.



Gráfico N° 12:  
TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2015  
(Miles de unidades y %)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Respecto al embarque de contenedores, el 73% correspondió a contenedores llenos de 40 pies, seguido de un 20% de contenedores llenos de 20 pies. El 6% restante correspondió a contenedores vacíos de ambas dimensiones.
81. En relación al desembarque de contenedores, el 68% correspondió a contenedores vacíos de 40 pies, seguido de 13% de contenedores vacíos de 20 pies. El 19% restante correspondió a contenedores llenos de ambas dimensiones.
82. Por el tipo de producto, los principales productos embarcados a través de contenedores corresponden a productos agrícolas y pesqueros.

Cuadro N° 13:  
CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO  
(%)

Carga Contenedorizada	Portafolio producto	
	2014	2015
POTA CONGELADA	20%	17%
BANANO	14%	14%
UVAS	11%	10%
MANGOS	9%	9%
CAFE	8%	7%
CONSERVA DE PIMIENTO	4%	4%
PALTAS	4%	3%
PESCADO CONGELADO	3%	2%
OTROS	28%	33%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

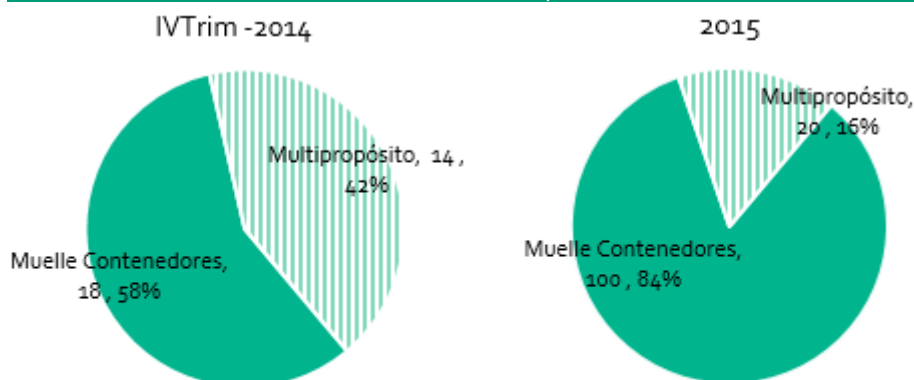
### Contenedores por muelle de atraque

83. En el periodo comprendido entre octubre y diciembre del 2014 (inicio de operaciones del muelle de contenedores), la participación obtenida por el muelle multipropósito en el tráfico de contenedores movilizados fue de 42% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.) y se redujo hasta alcanzar un 16% en 2015. De esta manera, se observa que los usuarios han optado por utilizar en mayor medida



el nuevo muelle para transportar la mercancía (ver Gráfico N° 13), siendo de tal forma que en el trimestre (IV-2014) que empezó a operar el nuevo muelle atendió el 58% de los contenedores, el cual se incrementó hasta un 84% en el año 2015.

Gráfico N° 13:  
TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2014-2015  
(Miles de unidades y %)



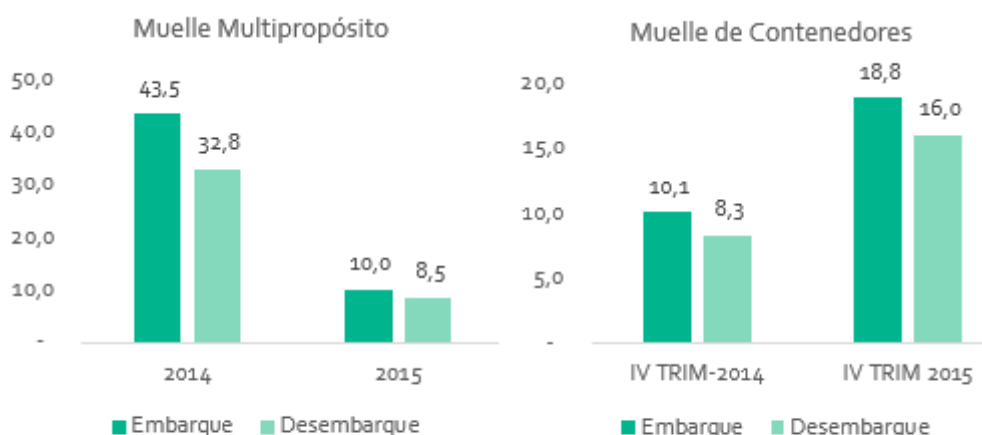
Nota: En el año 2014 la participación entre ambos muelles corresponde al IV trimestre (Octubre-Diciembre), periodo en que el empezó a operar el Muelle de Contenedores

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Respecto a la variación de contenedores en operaciones de embarque y desembarque en cada muelle, tal como se visualiza en el Gráfico N° 14, en el antiguo muelle espigón las unidades se redujeron en ambas operaciones, por ejemplo el embarque se redujo de 43 487 a 9 981 unidades y el desembarque se redujo de 32 752 a 8 533 unidades en los años 2014 y 2015. Por el contrario, en el muelle de contenedores, las unidades embarcadas se incrementaron de 10 069 a 18 836, mientras que las desembarcadas se incrementaron de 8 296 a 15 997 unidades.

Gráfico N° 14:  
TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2014-2015  
(Miles de unidades)



Nota: En el Muelle de Contenedores, la evaluación corresponde al IV trimestre de los años 2014 y 2015, debido a que éste inició operaciones en Octubre del 2014.

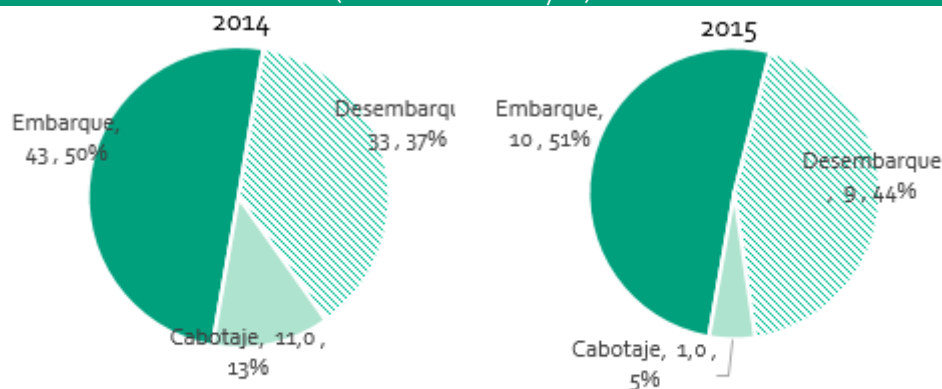
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



85. Respecto a la estructura por operaciones en el muelle espigón durante el 2015, éstos se distribuyeron de forma casi equitativa entre operaciones de embarque (51%) y desembarque (44%) y fue similar al año anterior, a excepción del servicio de cabotaje que se redujo de 13% a 5% en el año 2015.

Gráfico N° 15:  
MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2014-2015  
(Miles de unidades y %)

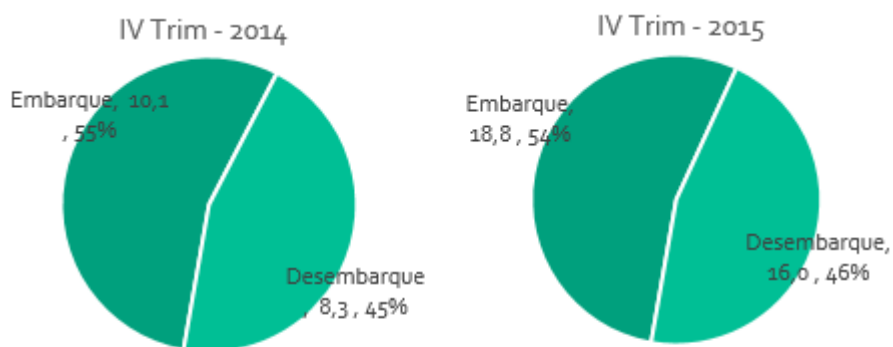


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

86. En relación al muelle de contenedores, la demanda por embarque y desembarque también se distribuyó de forma equitativa y similar al IV trimestre del 2014. Así durante este mismo periodo del 2015, el embarque de contenedores alcanzó el 54,1%; el desembarque, un 45,9%.

Gráfico N° 16:  
MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2014-2015  
(Miles de unidades y %)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Nota: En el Muelle de Contenedores, la evaluación corresponde al IV trimestre de los años 2014 y 2015, debido a que éste inició operaciones en Octubre del 2014.

87. Respecto a la carga de contenedores llenos y vacíos de 40 y 20 pies en cada de uno de los muelles, en el muelle espigón, durante el 2015, el 88,62% del total embarcado correspondió a contenedores llenos de 40 pies, mientras que el 88,6% desembarcado



correspondió a contenedores vacíos de 40 pies. En relación al muelle de contenedores, durante el 2015, el 60,9% del desembarque corresponde a contenedores vacíos de 40 pies, mientras que 60,0% del embarque fue de contenedores llenos de 40 pies.

Cuadro N° 14: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2015 (Miles de contenedores)						
MUELLE ESPIGÓN	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total
(Miles de contenedores)						
Embarque	2 014	9,56	32,03	0,52	1,37	43,48
Desembarque	2 014	2,47	2,66	1,14	23,63	29,89
Total		12,03	34,69	1,65	25,00	73,37
Embarque	2 015	0,79	8,85	0,10	0,25	9,98
Desembarque	2 015	0,22	0,26	0,48	7,56	8,53
Total		1,01	9,11	0,58	7,81	18,51
MUELLE CONTENEDORES	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total
Embarque	IV Trim - 2014	2,86	6,84	0,05	0,32	10,07
Desembarque	IV Trim - 2014	0,75	0,67	1,51	5,36	8,30
Total		3,61	7,51	1,56	5,68	18,37
Embarque	IV Trim - 2015	4,72	13,04	3,23	0,75	21,74
Desembarque	IV Trim - 2015	1,50	1,62	3,15	9,74	16,00
Total		6,21	14,66	6,38	10,49	37,74

Nota: El muelle de contenedores entró en operación en octubre del 2014.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. Tarifas

### a. Servicios Regulados

#### i. Tarifas Finales

88. Por la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario estará facultado a cobrar tarifas las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y las tarifas ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica.
89. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones la terminal portuaria 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.
90. 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, 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>19</sup> de los EEUU.
- X** : es la variación anual promedio de la productividad.

91. 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 revisado cada cinco años.
92. 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. Cabe señalar que 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.<sup>20</sup>
93. OSITRAN realizará la primera revisión tarifaria por factor de productividad en el año 2019, luego de haber transcurrido 5 años de haberse iniciado la explotación del nuevo muelle de contenedores en el año 2014.
94. La tarifa por el servicio de embarque y desembarque 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.
95. 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.

---

<sup>19</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).

<sup>20</sup> Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por TPE S.A. respecto a la interpretación del penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión referente a la aplicación del ajuste tarifario correspondiente a los Muelles Espigón y Muelle de Contenedores. Se advirtió que en el Contrato de Concesión el término "Inicio de explotación" necesariamente está referido al momento en que el Concesionario empieza a llevar a cabo la operación de la infraestructura que comprende el Muelle espigón y el muelle de Contenedores como unidades separables y diferenciables y que al no haber entrado en explotación (el Muelle de Contenedores) no era posible aplicar ningún ajuste tarifario hasta que el terminal portuario haya iniciado sus operaciones. De acuerdo a ello, el Regulador determinó en su informe N° 001-09-GRE-GS-GAL que el ajuste de tarifas debía realizarse durante los cinco años después de iniciada la explotación de la infraestructura y que durante los primeros (5) años las tarifas se ajustarán únicamente por el índice de precios del consumidor de Estados Unidos (CPI o RPI).



**Cuadro N° 15:**  
**TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2014-2015**  
(Dólares sin IGV)

CONCEPTOS	Unidad de cobro	Muelle	Muelle	Muelle	Muelle
		Espigón 1/	Contenedores 1/	Espigón 2/	Contenedores 2/
<b>SERVICIO ESTANDAR A LA NAVE</b>					
Uso de amarradero	Metro eslora - hor	0,60	1,00	0,61	1,00
Uso de amarradero -Naves menores de 80 M	Metro eslora - hor	0,32		0,33	
Uso de amarradero remolcadores de puerto	Metro eslora - hor	0,11		0,11	
<b>CARGA NO CONTENEDORIZADA</b>					
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
A la carga rodante	Tonelada	43,35	40,00	44,09	40,00
A la carga fraccionada	Tonelada	14,09	13,00	14,33	13,00
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,51	6,00	6,62	6,00
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,63	1,50	1,66	1,50
<b>CARGA CONTENEDORIZADA</b>					
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
Contenedores llenos y vacíos (20 pies)	Contenedor	140,88	120,00	143,27	120,00
Contenedores llenos y vacíos (40 pies)	Contenedor	211,30	151,43	214,89	151,43
<b>Operación de transbordo</b>					
Contenedores llenos (20 pies)	Contenedor	94,75	120,00	96,36	120,00
Contenedores llenos (40 pies)	Contenedor	142,27	151,43	144,69	151,43
Contenedores vacíos (20 pies)	Contenedor	90,12	120,00	91,65	120,00
Contenedores vacíos (40 pies)	Contenedor	135,14	151,43	137,44	151,43

1/ Tarifas vigentes a partir del 08-10-2014

2/ Tarifas vigentes a partir del 08-10-2015

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

96. La tarifa a la nave por uso de amarradero en el muelle espigón es menor en USD 0,39 (-39,0%) por metro eslora-hora de nave, respecto a la tarifa en el muelle de contenedores. Asimismo, ésta es menor para las naves menores de 80 metros eslora.
97. Respecto a las operaciones de embarque y desembarque, las tarifas aplicadas por tipo de carga (granel líquido, granel sólido, fraccionado y rodante) son mayores en el muelle espigón respecto al muelle de contenedores. Sin embargo, hacia la culminación del año 2015, el total anual de la carga movilizada a través del muelle de contenedores fue carga de contenedores, sin registrarse movilización de carga no contenedorizada a través de éste.
98. En relación a las tarifas aplicadas a la carga de contenedores, éstas son menores en el muelle de contenedores. Las tarifas sólo se distinguen por la dimensión del contenedor movilizado, habiéndose aplicado una misma tarifa para un contenedor de 20 pies lleno o vacío, y otra a los contenedores de 40 pies llenos o vacíos.

## ii. Cargos de acceso

99. 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.



100. Durante el año 2015, 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<sup>21</sup> y USD 0,03 por TRB<sup>22</sup>, respectivamente. En total, son 2 empresas de servicios de remolcaje y 3 empresas de practicaje; de éstas las empresas Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) e Ian Taylor Perú SAC brindan ambos servicios.

Cuadro N° 16:  
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES  
(Dólares, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	08/12/2014	30/11/2015	Adendas N° 04, 05, 06 y 07	0,003 x TRB
Ian Taylor Perú SAC.	04/05/2012	30/03/2016	Adendas N° 02, 03, 04, 05, 06, 08 y 09	0,003 x TRB
<b>PRACTICAJE</b>				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	06/11/2014	05/05/2016	Adendas N° 02, 03 y 04	0,00
Ian Taylor Perú S.A.C.	06/11/2014	05/05/2016	Adendas N° 02, 03 y 04	0,00
Triton Maritime Services S.A. - TRIMSER	06/11/2014	05/05/2016	Adendas N° 02, 03 y 04	0,00

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

#### b. Servicios no regulados

101. Los servicios especiales no regulados son aquellos servicios adicionales a los servicios estándares antes descritos que el concesionario puede brindar en forma opcional a solicitud del cliente, cuyos términos y condiciones son libremente pactados con los correspondientes usuarios y por lo que se cobra un precio. Cabe señalar que en la terminal portuaria de Paita todos los servicios especiales se encuentran no regulados.
102. En el 2015, la mayor recaudación por servicio especial correspondió al servicio de suministro de energía.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> De acuerdo a la cláusula novena del Contrato de Concesión suscrito con las empresas prestadoras del servicio.

<sup>22</sup> Tonelada de registro bruto.

<sup>23</sup> De acuerdo a la información remitida por TPE en sus EEEF.



**Cuadro N° 17:**  
**PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2015**  
(En USD, sin IGV)

Descripción de servicio		Rango de precios					
		Contenedores	Fraccionada	Rodante	Granel sólido	Líquida	
Servicio a la nave y a la carga		TEU	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	
<b>A la nave</b>							
Servicios especiales de estiba	Movilización de Carga a bordo / dentro de la misma bodega / r	40	18	40	5,82	n.a	
	Movilización vía muelle	80	36	76	n.a		
	Movilización vía patio / para otra bodega /otro nivel de nave	180	36	60	6,2		
<b>Otros servicios especiales</b>							
Otros servicios especiales	Apertura y cierre de tapas de las bodegas (por movimiento)	130	130	n.a.	130	0,85	
	Control PBIP Operaciones no Regulares (por vehículo)	50	50	50	50	50	
	Conexión / Desconexión a Bordo (por contenedor)	8	n.a.				
Otros servicios especiales a contenedores	Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso medios electrónicos (DOWN LOAD) (contenedor)	10	n.a.				
	Seteo de contenedores refrigerados (por contenedor)	30	n.a.				
<b>Almacenamiento</b>							
Almacenaje de contenedores vacíos y de	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día)	8	n.a.				
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día)	10	n.a.				
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día)	15	n.a.				
<b>A la carga</b>							
Almacenaje de contenedores/carga	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	8	0,2	2,5	n.a.		
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	10	0,3	5,0	n.a.		
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	15	0,7	10,0	n.a.		
Almacenaje de contenedores/carga exportación	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	0	0,2	2,5	n.a.		
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	5	0,3	5,0	n.a.		
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	15	0,7	10,0	n.a.		
Almacenaje de contenedores/carga importación	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	0	0,2	2,5	n.a.		
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	5	0,3	5,0	n.a.		
Almacenaje de contenedores/carga importación	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	15	0,7	10,0	n.a.		
Asistencia a contenedores refrigerados -	Suministro de Energía ( Por ontenedor -hora)	2	n.a.				
	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set (Por contenedor)	18	n.a.				
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente (Por Contenedor y por tonelada en carga rodante, granel líquido y sólido)	45	n.a.	5	5	5	
	Pesaje adicional (Por contenedor, por camión en rodante y en tonelada en granel sólido y líquido)	20		20	20	20	
	Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas (Por contenedor)	100		A tratar	n.a		
	Aforo con uso de montacargas(por contenedor) / con cuadrilla en carga fraccionada (Por tonelada)	100		A tratar	n.a		
	Apertura del contenedor para retiro de carga parcial (Por contenedor)	150		n.a.			
	Uso de Barrera de Contención (por Día-fracción)	430		430	430	430	430
Alquiler de equipos	Spreaders (Por jornada)	100	100	100	100	100	
	Montacarga (Por hora)	100	100	50	50	50	
	Portacontenedores (Por hora)	200	200	200	200	200	
	Uso de Grúa Móvil (Por hora)		A tratar				

1/ En el caso de carga líquida la tarifa se cobra por tonelada.

2/ Tarifa aplicada a contenedores de transbordo es cero dentro de los primeros 15 días

Nota: Tarifario vigente a partir de 02 de octubre del 2015

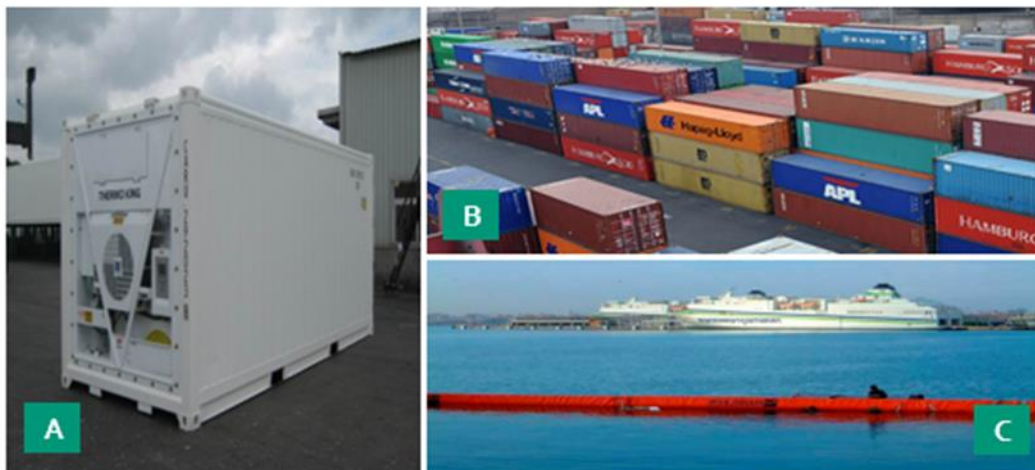
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



103. Respecto a los servicios especiales que brinda el Concesionario, éstos comprenden los servicios especiales de estiba, el almacenamiento de contenedores, la asistencia a contenedores refrigerados y el alquiler de equipos y grúas.

Figura N° 4: Servicios especiales



(A) Servicio de asistencia a contenedor refrigerado, (B) Almacenamiento de contenedores (C) Uso de barreras de contención.

Fuente: Neptunia. Delmarcontenedores. Nauticexpo.

## V. Inversiones y pagos al Estado

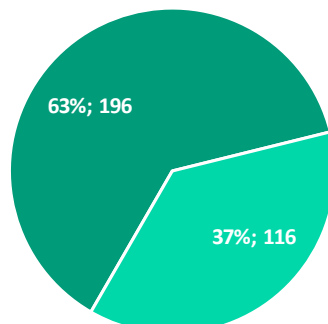
104. El Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 266,9 millones (incluido IGV), este monto incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
105. El compromiso de inversión adicional (IA) 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).

### a. Inversión ejecutada

106. La inversión ejecutada acumulada y reconocida por OSITRAN hacia el año 2015 ascendió a USD 195,5 millones, el cual representó el 63% del total comprometido



Gráfico N° 17:  
NIVEL DE INVERSIÓN RECONOCIDA 2010-2015  
(% y millones USD, sin IGV)



■ Ejecutada reconocida ■ Inversión por ejecutar

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## b. Pagos al Estado

### i. Retribución

107. 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. El pago por retribución ascendió a 2 161 mil soles durante el 2015, superior en 20% al registrado el año anterior.

### ii. Aporte por regulación

108. 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, siendo el pago registrado por aporte de regulación S/. 1 080 mil, cifra superior en 20% a lo registrado el año anterior. El monto total transferido por ambos conceptos superó los 3,2 millones de soles en el 2015.



Cuadro N° 18:  
PAGOS AL ESTADO: RETRIBUCIÓN Y APORTE POR REGULACIÓN,  
2014-2015  
(Miles de soles)

Concepto	2015	2014	Var %
Autoridad Portuaria Nacional - APN	2 161	1 793	20%
OSITRAN	1 080	897	20%
<b>TOTAL</b>	<b>3 241</b>	<b>2 690</b>	<b>20%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 - TPE

## VI. Desempeño operativo

109. La medición del desempeño operacional del puerto de Paita permite evaluar diferentes aspectos de la operatividad, calidad y eficiencia alcanzados en las operaciones y servicios que brinda la terminal de Paita a los usuarios.
110. De acuerdo al Contrato de Concesión en su Anexo N° 3, las Obras que proponga y ejecute el Concesionario deben permitir obtener niveles de servicio y productividad mínimos. Las mediciones de niveles de servicio y de productividad son efectuadas en ambos muelles: Muelle Espigón y Muelle de Contenedores. Cabe resaltar que las mediciones de productividad de contenedores deben empezar a efectuarse y supervisarse una vez se hayan realizado las inversiones contractuales fijadas.
111. Según el contrato de concesión, durante la ejecución de las obras de la Etapa 1 (Construcción del Muelle de Contenedores) y hasta su culminación no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad correspondientes al Muelle de Espigón existente. Es así que la verificación del cumplimiento de los indicadores establecidos en el referido anexo empezaron a realizarse a partir de la culminación de las obras de la etapa 1 en octubre del 2014.

### a. Niveles de servicio

Ocupación de amarradero

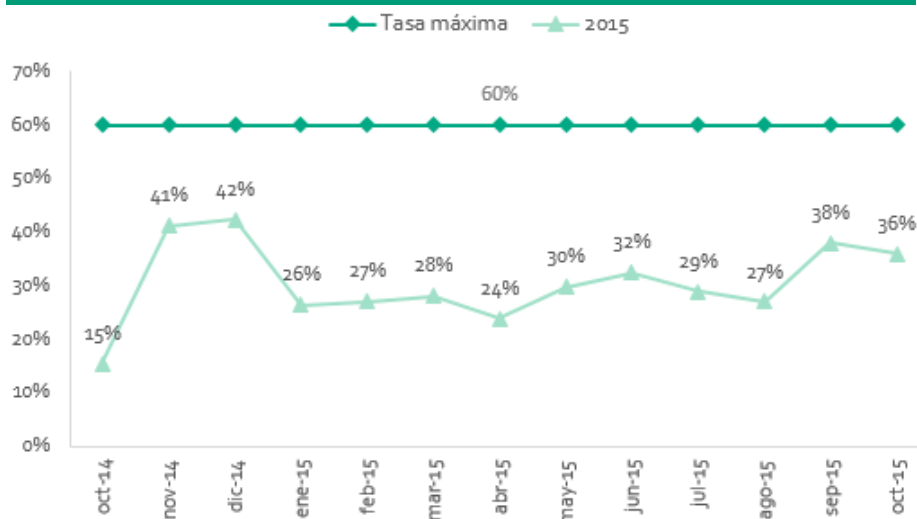
112. La tasa de ocupación se mide desde el inicio de la explotación y no debe superar el 60%. Se define como el tiempo de permanencia de las naves en muelle entre el tiempo disponible. El Indicador se define como el cociente entre el tiempo de permanencia de las naves con el tiempo disponible del muelle.

$$\text{Tasa de ocupación anual (\%)} = \frac{\text{Tiempo ocupación anual amarradero}}{\text{Tiempo disponible anual de ocupación}}$$

113. Durante el periodo comprendido entre Octubre del 2014 y octubre del 2015, la tasa de ocupación del amarradero del muelle de contenedores se ubicó en un nivel promedio anual de 30,10%. Cabe recordar que la ocupación no debe superar el 60% desde que se inició su medición (octubre-2014).
114. En el Gráfico N° 18, se observa que la ocupación media fue mayor durante los meses de noviembre (41%) y diciembre (42%), tras ello, la tasa se ubicó de forma estable alrededor del 30% entre los meses de enero y octubre del año 2015.



Gráfico N° 18:  
MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2014-2015  
(%)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Niveles de servicio: indicadores comunes

115. De acuerdo al Anexo N° 3 del contrato de concesión, los siguientes niveles de servicio son aplicables tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón <sup>24</sup>.

Cuadro N° 19  
NIVELES DE SERVICIO: TIEMPO DE ATENCIÓN

Tiempo de atención a usuarios por operación	Individual	Trimestral	Unidad medición
Tiempo de espera de nave	4	-	horas
Tiempo de recepción de mercancía	30	20	minutos
Tiempo de entrega de mercancía	30	20	minutos

#### i) Tiempo de Espera de la Nave

116. El tiempo de espera de cualquier Nave que vaya a ser atendida en la terminal portuaria de Paita no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera será medido en horas (o fracciones de ésta), en los siguientes términos:
- El agente marítimo solicita el atraque para una fecha determinada,
  - En la junta de operaciones se establece la hora de ingreso a muelle. Se inicia a contar a partir de dicha hora,
  - El tiempo para otorgar la libre plática y autorización de inicio de operaciones no será considerado en la medición,
  - Práctico abordó,
  - Inicio de desplazamiento de la nave a muelle,

<sup>24</sup> De acuerdo a la metodología aprobada por la APN





- El tiempo de espera máximo de espera no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al Concesionario.

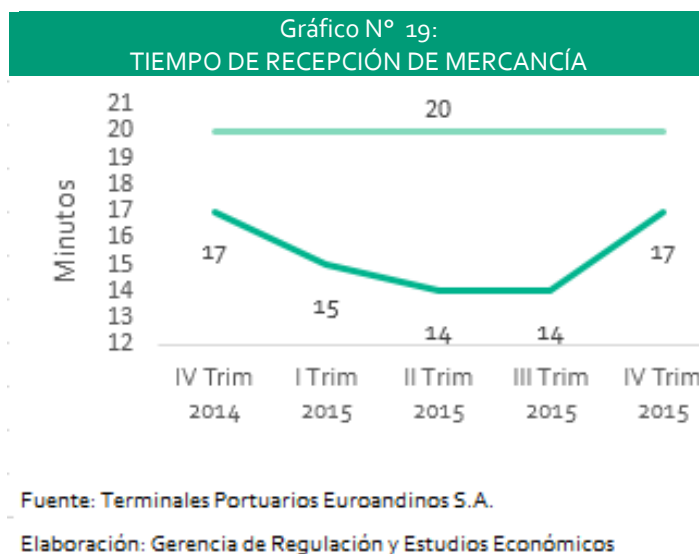
117. La medición de la operación individual no debe superar las 4 horas. Al respecto, durante el 2015, ninguna nave esperó más de 4 horas, de acuerdo a los términos antes expuestos.

ii) **Tiempo de recepción de mercancía**

118. Para cualquier usuario o medido de forma individual, el tiempo de recepción de mercancía no deberá superar los 30 minutos. Este corresponde al periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso por la puerta de entrada, y la fecha y hora en la que se recibe en la terminal y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa.

119. Medido de forma trimestral, el promedio de los tiempos de recepción de mercancía no podrá ser superior a veinte (20) minutos.

120. Al respecto, el tiempo de recepción de la mercancía se redujo durante los dos primeros trimestres del año 2015 y se mantuvo en un nivel promedio de 15 minutos.



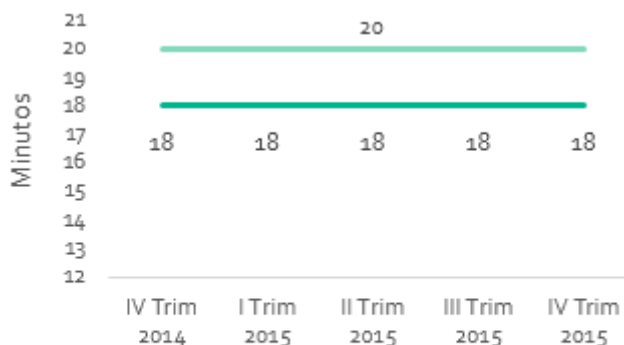
iii) **Tiempo de entrega de mercancía**

121. El tiempo correspondiente no debe exceder de treinta (30) minutos medido de forma trimestral; mientras que medido de forma individual ningún usuario debe esperar más de veinte (30) minutos del tiempo que comprende el periodo que transcurre entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el retiro de su mercancía y la hora en la cual se cargue el vehículo y haga entrega al Usuario.

122. Al respecto, el tiempo promedio trimestral de entrega de mercancía se mantuvo en 18 minutos durante el 2015.



**Gráfico N° 20:  
TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA**



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

iv) **Rendimiento de embarque/ desembarque de contenedores**

123. La medición se efectúa de forma individual para cada grúa pórtico y de acuerdo al tipo de nave atendida. El tiempo que se contabiliza inicia con el enganche del primer contenedor y culmina con el desenganche del último contenedor.
124. La medición trimestral se efectúa de dos formas: la primera corresponde al promedio de las mediciones individuales, y la segunda se calcula como la razón entre el total de contenedores movilizados por cada grúa pórtico y el tiempo neto de operación trimestral de las mismas.
125. Los rendimientos de movilización de contenedores que debe alcanzarse en el muelle de contenedores, para el primer año contado desde el inicio de la explotación del muelle de contenedores, no debe ser menor a veinte contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle. La medición de los rendimientos en el muelle espigón será exigido al Concesionario una vez que se hayan instalado las grúas en el referido muelle.
126. Asimismo, los rendimientos del Cuadro 20, serán aplicados a partir de que se supere una demanda de 180 mil TEUs y se verifique que hayan sido instaladas las grúas adicionales. Cabe señalar que al cierre del año 2015, las grúas adicionales aún se encuentran en proceso de instalación.

**Cuadro N° 20:  
RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES**

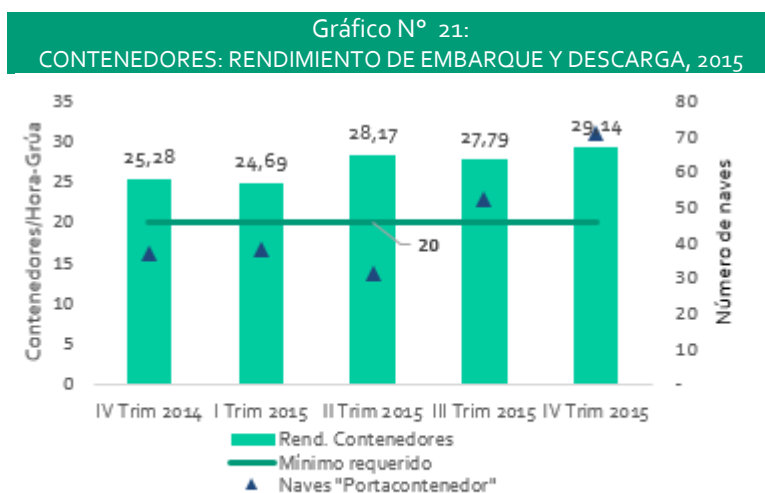
Tipo de nave o carga	Muelle Contenedor 1/	Muelle Espigón existente 2/	Medida
1. Nave full container	25	20	Contenedor/Hora-Grúa
2. Nave multipropósito	20	14	Contenedor/Hora-Grúa

1/ A partir de la culminación y entrega de Obra de Etapa 1

2/ Una vez instaladas grúas en el muelle espigón



127. Respecto al muelle de contenedores, desde el décimo primer trimestre<sup>25</sup> hasta el vigésimo trimestre de explotación no se realizaron mediciones de productividad en movimiento de contenedores. No es sino a partir del vigésimo primer trimestre (Octubre-Diciembre) del 2014 que se empezó a realizar la primera medición y supervisión de los niveles de productividad en el movimiento de contenedores de acuerdo a los mínimos establecidos en el Contrato de Concesión.
128. Durante el 2015, la productividad en el rendimiento de movimiento de contenedores se ubicó en un promedio anual de 28 contenedores por hora-grúa. Asimismo, durante el último trimestre alcanzó el rendimiento trimestral más alto de 29 contenedores por hora y atendió alrededor de 70 naves portacontenedores.



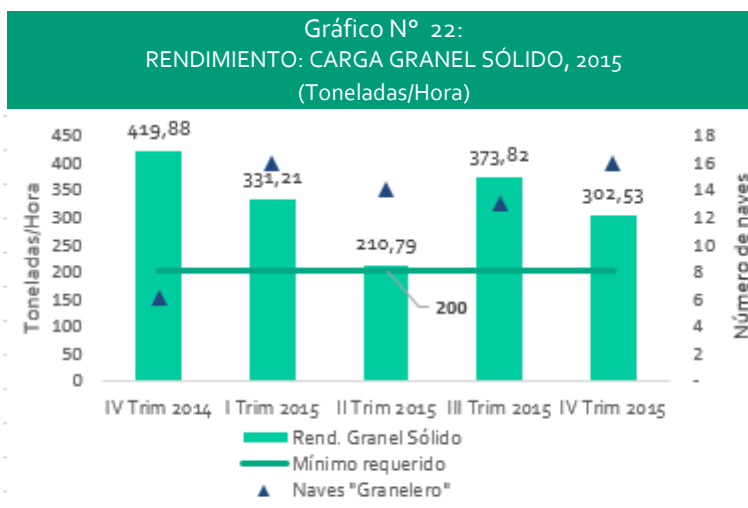
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- v) **Rendimiento trimestral de embarque/desembarque de carga no contenedorizada**
129. El rendimiento mínimo de embarque y desembarque de la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y rodante exigidos al Concesionario se incrementarán una vez que la demanda de TEUs supere los 300 000 en el Muelle Espigón (Ver Cuadro N° 21).

**Cuadro N° 21**  
**RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES TRIMESTRAL**

Tipo de carga	Medida	Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300 mil TEU's	A partir de que se supere una demanda de 300 mil TEU's
1. Roll on - roll off	Toneladas/Hora	110	250
2. Granel líquido	Toneladas/Hora	120	300
3. Granel sólido	Toneladas/Hora	200	400
4. Otras cargas	Toneladas/Hora	80	150

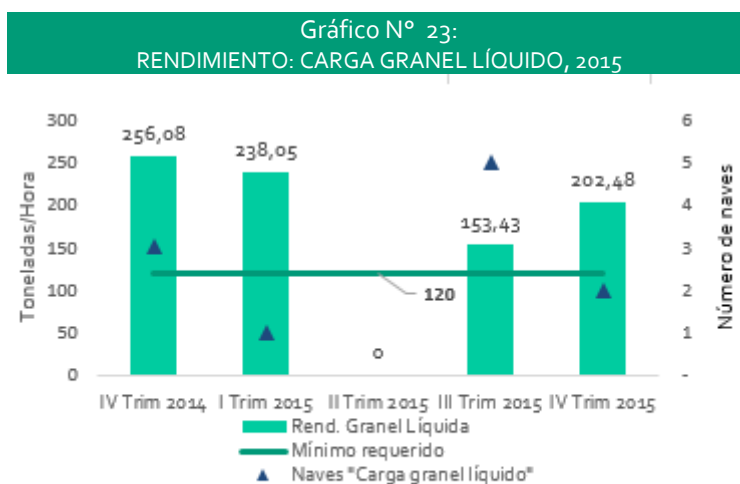
<sup>25</sup> Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

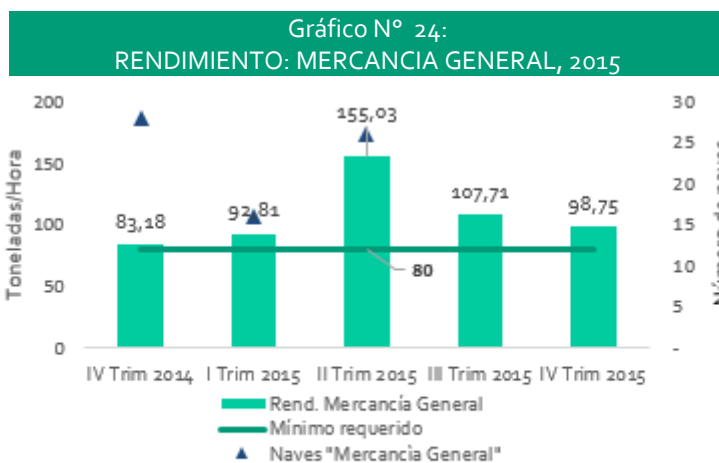
130. El rendimiento exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel sólido en el 2015 fue de 304,6 toneladas por hora, rendimiento superior al mínimo exigido de 200 toneladas por hora.



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

131. Asimismo, el rendimiento exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel líquido en el 2015 fue de 197,9 toneladas por hora, rendimiento mayor al mínimo exigido de 120 toneladas por hora.



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

132. Por su parte, el rendimiento exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga de mercancía general, también se ubicó por encima del nivel mínimo requerido de 80 toneladas por hora. De esta manera, el rendimiento promedio del año 2015 ascendió en 113,57 toneladas por hora.
133. Cabe recordar que no se movilizó carga de tipo rodante.

### b. Accidentes

134. Durante el año 2015, el Concesionario registró seis accidentes, que conllevaron a tener seis personas heridas y ningún fallecido, mientras que en el año anterior se registraron 5 accidentes, 5 heridos y ningún fallecido.

### c. Reclamos

135. En cuanto al número de reclamos durante el 2015, se registraron 8 reclamos por facturación o cobro de los cuales todos han sido resueltos.

**Cuadro N° 22:  
RECLAMOS, 2014-2015**

Materia	2015	
	Presentados	Resueltos
Facturación o cobro	8	8
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>8</b>

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



## VII. Análisis financiero

### a. Estados de Resultados

136. En el año 2015, TPE obtuvo ingresos netos (servicios portuarios y otros ingresos netos) por un monto de USD 17,6 millones, lo que representó una caída de 73,5% con respecto a lo registrado el año anterior (USD 66,3 millones). Este resultado se explicó por el valor en negativo de Servicios Portuarios Imputados a Activos Financieros por un total de USD 16,1 millones que afectó el saldo de ingresos netos; y también al menor valor por Ingresos por Servicios de Construcción (Construcción y equipamiento del Terminal de Contenedores), el cual disminuyó en 99,8% respecto al año 2014 debido al avance de las obras.
137. Los costos del servicio se redujeron en 78,5% respecto al año 2014, este resultado se debe a la disminución del Costo por Servicios de Construcción en 99,8%.

Cuadro N° 23:  
ESTADO DE RESULTADOS  
(Miles de USD)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		Análisis horizontal	Análisis vertical	
	2015	2014	Var 2015/2014	2015	2014
<b>Ingresos</b>	<b>17 606</b>	<b>66 390</b>	<b>-73,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100%</b>
Prestación servicios portuarios	33 659	29 931	12,5%	191,2%	45%
Servicio imputado a activos financieros IMAG	(16 131)	-		91,6%	0%
Servicios de construcción	78	36 459	-99,8%	0,4%	55%
<b>Costo del servicio</b>	<b>(9 776)</b>	<b>(45 446)</b>	<b>-78,5%</b>	<b>55,5%</b>	<b>68%</b>
Prestación servicios portuarios	(9 707)	(9 645)	0,6%	55,1%	15%
Servicios de construcción	(69)	(35 801)	-99,8%	0,4%	54%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>7 830</b>	<b>20 944</b>	<b>-62,6%</b>	<b>44,5%</b>	<b>32%</b>
Gastos de administración y de ventas	(4 756)	(4 204)	13,1%	27,0%	6%
Otros ingresos	14	240	-94,2%	0,1%	0%
Otros gastos	(141)	(556)	-74,6%	0,8%	1%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>2 947</b>	<b>16 424</b>	<b>-82,1%</b>	<b>16,7%</b>	<b>25%</b>
Ingresos financieros	11 611	9 538	21,7%	65,9%	14%
Gastos financieros	(10 235)	(11 366)	-10,0%	58,1%	17%
Gasto financiero neto	1 376	(1 828)	-175,3%	7,8%	3%
Diferencia de cambio, neta	(201)	(82)	145,1%	1,1%	0%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>4 122</b>	<b>14 514</b>	<b>-71,6%</b>	<b>23,4%</b>	<b>22%</b>
Impuesto a la renta	(2 596)	(2 437)	6,5%	14,7%	4%
<b>Utilidad neta</b>	<b>1 526</b>	<b>12 077</b>	<b>-87,4%</b>	<b>8,7%</b>	<b>18%</b>

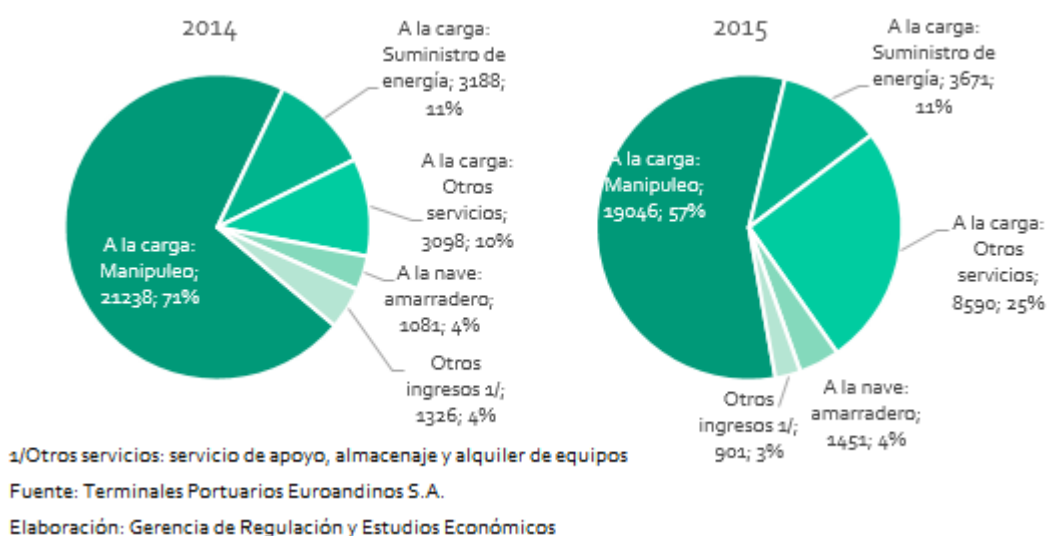
Fuente: Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

138. Respecto a los ingresos recaudados por la prestación de servicios portuarios (a la nave y a la carga), éstos alcanzaron USD 33,6 millones, importe superior en 12,5% a lo registrado el año anterior. Los ingresos por servicios a la carga y servicios a la nave representaron el 93,6% y 6,4% respectivamente. Asimismo, los ingresos derivados de los servicios a la carga aumentaron en 13,8%, mientras que los ingresos por los servicios a la nave se redujeron en 4,6%. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron el Manipuleo (56,6%) y el Suministro de energía (10,9%).

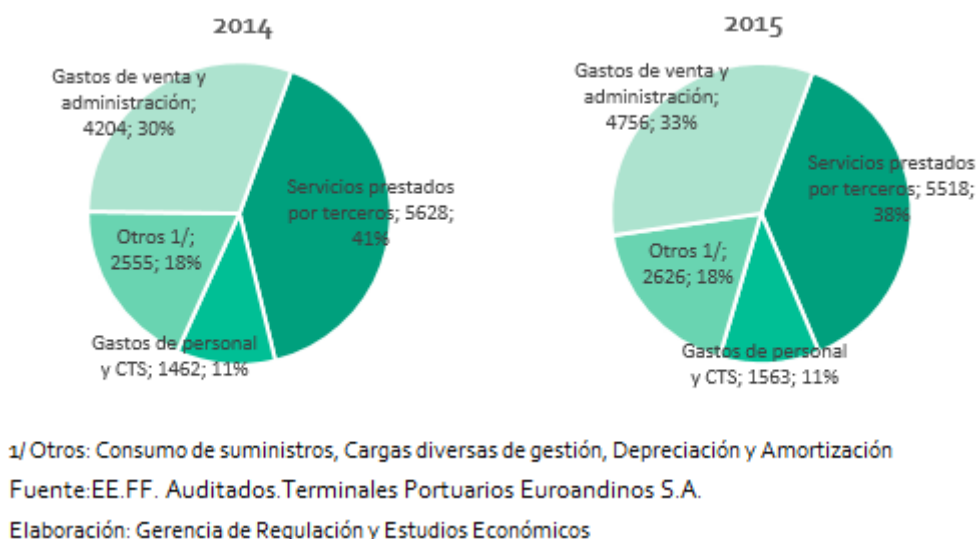


Gráfico N° 25:  
COMPOSICIÓN DE INGRESOS DE SERVICIOS PORTUARIOS, 2014-2015  
(USD miles y %)



139. Durante el año 2015, los costos por prestación de servicios portuarios ascendieron a USD 9,6 millones, representando el 28,8% de los ingresos por la prestación de servicios portuarios durante el mismo año. Dichos costos aumentaron 0,6% respecto al año 2014.

Gráfico N° 26:  
COMPOSICIÓN DE COSTOS Y GASTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS, 2014-2015  
(USD miles y %)

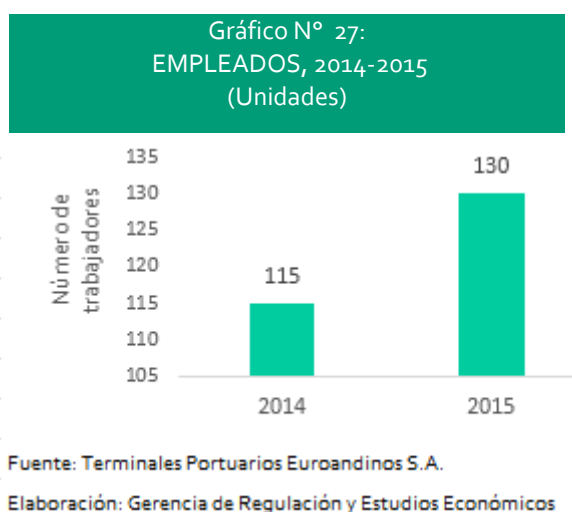


140. Los gastos de administración de ventas ascendieron a USD 4,7 millones evidenciando un crecimiento de 13,1% respecto al año anterior. Dichos egresos representaron el 14,1% de los ingresos por prestación de servicios portuarios.
141. De forma conjunta los costos por la prestación de servicios portuarios y los gastos de ventas y administración representaron el 29,2% y 14,1% del total de ingresos por



servicios portuarios, haciendo un total de 42,9%, cifra menor a la obtenida el año anterior, cuando el conjunto de los respectivos costos y gastos representaron el 46,2% de los ingresos de dicho año.

142. En el Gráfico N° 28, se muestra la descomposición de los costos por prestación de servicios en i) Servicios prestados por terceros, ii) Gastos de personal y CTS y iii) Otros; y los gastos de venta y administración en los años 2014 y 2015. La principal partida de costos la representan los pagos por Servicios a terceros de los costos operativos, los cuales se redujeron en 1,95% respecto al año 2014.
143. Respecto a la contratación de empleados durante el 2015, el concesionario demandó un total anual de 130 trabajadores, cantidad superior en 13,0% al año anterior.
144. TPE pagó un total de USD 2,6 millones por impuesto a la renta, monto superior en 7% respecto al año anterior.
145. De esta manera, la utilidad neta registrada por la empresa en sus estados financieros ascendió a USD 1,5 millones, cifra inferior en 87,4% a la utilidad neta obtenida en 2014 de USD 12,0 millones. Dicha reducción se debió a la imputación (en negativo) por Servicios financieros de Ingresos Mínimos Garantizados por un total de USD 16,1 millones sobre los ingresos de servicios portuarios (ver Cuadro N° 24).
146. La utilidad estimada tras retirar el efecto de la imputación a los ingresos por IMAG, y los ingresos y costos por servicios de construcción ascienden USD 17,6 y 11,4 millones en los años 2015 y 2014 respectivamente, con un crecimiento de 55% respecto al 2014.<sup>26</sup>
147. Respecto a la cantidad de empleados contratados, éste se incrementó en 13% respecto al 2014.



<sup>26</sup> La estimación de la utilidad neta ajustada retira el efecto de los componentes que afectaron de forma significativa el ingreso neto y no obedecen a razones operativas. Se mantuvieron en cuenta los egresos y gastos operativos, así como los gastos financieros derivados del pago de intereses por la deuda contraída por el concesionario para financiar las Obras.





## b. Estado de Situación Financiera

Cuadro N° 24:  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014-2015  
(Miles de dólares)

ACTIVO	2015	2014	Estructura	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2015	2014	Estructura
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>				<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
Efectivo y equivalente de efectivo	4 498	699	2%	Cuentas por pagar comerciales	1 008	1 429	1%
Cuentas por cobrar comerciales	3 200	3 064	2%	Cuentas por pagar a partes relacionada	809	1 129	0%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 552	1 365	1%	Otras cuentas por pagar	3 067	2 670	2%
Fondos de fideicomiso	17 203	18 152	9%	Porción corriente de las obligaciones	345	203	0%
Otras cuentas por cobrar	1 451	1 614	1%	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>5 229</b>	<b>5 431</b>	<b>3%</b>
Existencias	488	371	0%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>			
Gastos pagado por anticipado	-	-	0%	Obligaciones financieras a largo plazo	105 327	105 019	52%
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>28 392</b>	<b>25 265</b>	<b>14%</b>	Impuesto a la renta diferido	8 617	6 021	4%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>				<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>113 944</b>	<b>111 040</b>	<b>57%</b>
Impuesto a la renta diferido				<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>119 173</b>	<b>116 471</b>	<b>59%</b>
Activo financiero de la Concesión	148 122	152 735	74%	<b>PATRIMONIO NETO</b>			
Activo Intangible de la Concesión	21 094	16 092	11%	Capital	54 948	54 948	27%
Inmueble, maquinaria y equipo	1 624	1 080	1%	Reserva legal y otras	2 948	2 948	1%
Otros activos	1 526	1 364	1%	Resultados acumulados	23 689	22 169	12%
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>172 366</b>	<b>171 271</b>	<b>86%</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>81 585</b>	<b>80 065</b>	<b>40,6%</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>200 758</b>	<b>196 536</b>	<b>100%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>200 758</b>	<b>196 536</b>	<b>100,0%</b>

148. 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 196,5 millones en el año 2014 a USD 200,8 millones en el año 2015.
149. El activo corriente registró un incremento de 12,4%, alcanzando los USD 28,3 millones, a consecuencia del aumento del efectivo y del equivalente en efectivo en 543,5%. Los fondos de la cuenta de fideicomiso, la cual representó el 60,6% de los activos corrientes del año 2015, se redujeron en 5,2%. Cabe resaltar que esta cuenta está conformada, principalmente, por dos fondos de fideicomiso con Scotiabank S.A.<sup>27</sup> (USD 825 mil) y Citibank del Perú S.A.<sup>28</sup> (USD 13,2 millones).
150. Al analizar la composición del activo no corriente del año 2015, ésta se vio influenciada tanto por la cuenta de los activos financieros de la concesión<sup>29</sup> como por los activos intangibles de la concesión<sup>30</sup>, las cuales representaron el 73,9% y 11,2% del activo no corriente respectivamente. Estos activos de la concesión están relacionados con la construcción y equipamiento del terminal de contenedores.
151. Por el lado del pasivo corriente, durante el año 2015 éste registró una disminución de 3,7%, debido a la reducción de 28,3% de las cuentas por pagar a partes relacionadas, producto de una disminución (de US\$ 190 mil a finales del 2014 a US\$ 15 mil a finales

<sup>27</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. El valor de dicho fideicomiso fue de USD 825 mil y USD 38 mil al 31 de diciembre de 2015 y 2014, respectivamente).

<sup>28</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>29</sup> Correspondiente a las inversiones obligatorias que el Concedente asegura al Concesionario con un nivel de ingreso mínimo anual garantizado.

<sup>30</sup> Corresponde a las inversiones adicionales que no cuentan con un nivel de ingreso mínimo garantizado.



de 2015) de la deuda sobre Mota Engil Perú S.A. que comprende la ejecución de trabajos, obras de ingeniería y servicios vinculados a la construcción de la fase 1 de las inversiones obligatorias e inversiones adicionales; además canceló toda su deuda con Triton Trading S.A. (226 mil a finales de 2014).

152. El pasivo no corriente está compuesto principalmente por las obligaciones financieras (92,4%) 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. Hacia finales del 2015 ascendieron a USD 113,9 millones. El pasivo no corriente representó el 57,2% del total de pasivos y patrimonio.
153. Al 31 de diciembre de 2015, los resultados acumulados y el capital de la empresa alcanzaron USD 23,6 millones y USD 54,9 millones, respectivamente, un incremento en 1,9% en el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que durante el año 2015 el patrimonio neto representó el 40,6% del activo total de la empresa. Respecto a la composición del patrimonio neto, el principal componente es el capital que representó el 67,4% del mismo, estando conformado por 150 982 700 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

### c. Indicadores Financieros

154. TPE mejoró su posición en sus indicadores de liquidez y rentabilidad. Asimismo, la empresa no ha mostrado problemas con su nivel de endeudamiento actual.

Cuadro N° 25:  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014-2015  
(Miles de dólares)

RATIOS	2015	2014
<b>Rentabilidad*</b>		
Margen operativo	56,7%	52,7%
Margen neto	53,0%	38,4%
Return on Equity (ROE)	21,9%	14,4%
Return on Assets (ROA)	8,9%	5,9%
<b>Liquidez</b>		
Razón corriente	5,43	4,65
Prueba ácida	2,05	1,24
Liquidez absoluta	0,86	0,13
Capital neto de trabajo (miles USD)	23163	19834
<b>Gestión</b>		
Días promedio de cobro*	67	74
<b>Endeudamiento</b>		
Razon de calidad de la deuda	0,04	0,05
Grado de patrimonio	0,41	0,41
Grado de endeudamiento	0,53	0,54
Apalancamiento**	0,55	0,57

Fuente: Estados Financieros Terminales Portuarios Euroandinos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

\*Resultados bruto, operativo y neto (sólo se considera ingresos y costos de servicios portuarios. Excluye los ingresos y costos de servicios de construcción.

\*\* Este ratio es usado por la empresa para el monitoreo del capital. La deuda neta comprende el total de endeudamiento corriente y no corriente, menos el efectivo y equivalente de efectivo. El capital total corresponde al patrimonio. La empresa sigue una estrategia de mantener el valor del ratio por encima de 1. Nota 3.2 Administración del Riesgo de la estructura de capital



#### i. Ratios de Rentabilidad

155. Al analizar los ratios de rentabilidad<sup>31</sup>, se observa que durante el año 2015 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>32</sup> y el ROA<sup>33</sup> puede concluirse que TPE está generando mayor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.
156. La razón operativa se incrementó de 52,7% a 56,7%, ello por efecto del incremento de los ingresos por servicios portuarios en 12,5% en el año 2015. Asimismo, la empresa efectuó un control de los costos de prestación de servicios portuarios, pues éste apenas se incrementó en 0,6%.

#### ii. Ratios de Liquidez

157. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que durante el año 2015 la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos, como consecuencia de un incremento del efectivo y equivalente de efectivo (+15,8%). de la misma manera, el ratio de prueba ácida se incrementó de 1,2 a 2,5.
158. Por su parte, el capital de trabajo neto mostró un incremento en 16,8% entre el 2014 y 2015, evidenciando un mejoramiento del margen de liquidez de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.

#### iii. Apalancamiento/endeudamiento

159. 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.
160. Respecto al ratio de apalancamiento, TPE utiliza el ratio de apalancamiento expresado como la razón entre Deuda y Capital para la administración del riesgo de la estructura de capital. Este ratio es determinado dividiendo la deuda neta entre el capital total (patrimonio) más la deuda neta. La deuda neta es calculada como el total de endeudamiento, corriente y no corriente, menos el efectivo y equivalente de efectivo.
161. La razón de la calidad de la deuda muestra que la empresa mantiene pasivos principalmente de largo plazo y tiene una estructura adecuada de financiamiento de sus activos. En el año 2015, el 4% de sus pasivos totales correspondieron a pasivos corrientes.
162. Respecto al ratio de gestión de días de cobro, la empresa redujo el periodo de cobranza o días de crédito otorgado a sus clientes de 74 a 67 días.

<sup>31</sup> Los ratios de rentabilidad se estimaron con base en los ingresos y costos por servicios portuarios, se excluyeron los costos y servicios por construcción así como el Ingreso por Servicio Imputado a Activos Financieros.

<sup>32</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>33</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



## VIII. Conclusiones

- El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Terminal Portuario de Paita, identificando los principales factores de operación y financieros que han influido en el mismo.
- El Puerto de Paita ha mostrado un desempeño positivo durante los periodos 2014 y 2015, lo cual se evidencia en los indicadores operativos de tráfico, los indicadores de eficiencia de los servicios y los indicadores financieros.
- Uno de los factores que permitió mejorar el desempeño global del Puerto fue la modernización de la infraestructura y la puesta en operación del moderno muelle especializado en carga y descarga de contenedores, lo cual ha permitido atender naves de mayor capacidad con mejores condiciones de servicio tal como fue descrito en la sección de Desempeño Operativo.
- En paralelo, la carga movilizada a través de la terminal se incrementó de forma de forma importante en un 30%, mientras que la carga de contenedores se incrementó en 9% en el transcurso aproximado de un año desde que iniciara la prestación de servicios portuarios.
- En el 2015, el Puerto atendió la demanda de servicios de embarque y desembarque a carga contenedorizada (64%) y también, pero en menor medida, a la carga no contenedorizada (36%), principalmente carga granel sólida (33%).
- Asimismo, en concordancia al incremento de la carga de las unidades de contenedores movilizados (+9%), la terminal experimentó un significativo crecimiento de importación de contenedores (+14%) superior al incremento (+9%) en el embarque, los cuales en su mayoría corresponden a contenedores de 40 pies, llenos (en embarque) y vacíos (en desembarque).
- Las inversiones realizadas en la infraestructura y el equipamiento, que ya se encuentran en la Segunda Etapa de Inversión y a un 62% del monto de inversión comprometida, han permitido que la calidad de los servicios se incremente, al haberse reducido el tiempo empleado para la transferencia de carga por efecto del mayor rendimiento en el ritmo de transferencia de contenedores entre muelle y nave. De ello se deduce que han habido mayores beneficios para los usuarios derivados de las ganancias de eficiencia de la terminal.
- Los rendimientos en la transferencia de contenedores desde que se inició su medición y supervisión (de acuerdo a los términos establecidos en el contrato) han sido siempre superiores al nivel exigido mínimo de 20 contenedores por hora.
- De forma complementaria, no sólo se incrementó la calidad de los servicios de embarque y desembarque; sino que además los usuarios se vieron beneficiados por las tarifas vigentes en el nuevo muelle de contenedores, los cuales son inferiores a las tarifas del antiguo muelle espigón. Dicha situación se deriva de la fijación establecida inicial de tarifas en la Propuesta Económica del Concesionario, las cuales serán modificadas por factor productividad por primera vez en el año 2019.



- De esta forma, el Puerto de Paita se ha convertido en un moderno punto de salida y destino de carga del país.
- Respecto al desempeño económico y financiero, el Concesionario ha experimentado un mejoramiento progresivo de su nivel de ingresos (+12,5%) por los servicios portuarios, con un ligero incremento de los costos (+1%), lo cual evidencia un resultado positivo del manejo económico de la empresa. Asimismo, las condiciones de solvencia, liquidez y rentabilidad fueron adecuadas (obtuvo i) rentabilidad: ROA y ROE de 8,9% y 21,9% respectivamente, ii) liquidez: razón corriente de 5,43; y iii) Endeudamiento: deuda principalmente de largo plazo, 95%) lo que da cuenta de que la empresa ha desempeñado un buen manejo integral de sus actividades que le permitirían seguir operando en condiciones similares y con mayores perspectivas de seguir optimizar su desempeño.
- Por último, el Estado Peruano también se vio beneficiado de forma directa a través de las transferencias por aporte de regulación, retribuciones a la APN y el impuesto a la renta que reciben las distintas instituciones de forma periódica de parte del Concesionario. El monto total aproximado asciende a 9,8 millones de soles en el 2015.



## IX. Anexos

### 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., 1.18.62., 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> <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p>	“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	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <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	<p>Entre las principales destacan:</p> <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><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 1,00</li><li>Espigón Existente USD 0,55</li></ul></li></ul></li><li>▪ <b>En función a la carga:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Carga Rodante</u><ul style="list-style-type: none"><li>Por Tonelada USD 40,00</li></ul></li><li>- <u>Carga Fraccionada</u><ul style="list-style-type: none"><li>Por Tonelada USD 13,00</li></ul></li><li>- <u>Contenedor 20"</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 120,00</li><li>Espigón Existente USD 130,00</li></ul></li><li>- <u>Contenedor 40"</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 151,43</li><li>Espigón Existente USD 195,00</li></ul></li><li>- <u>Granel Sólido (USD/Ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 6,00</li><li>Espigón Existente USD 6,00</li></ul></li><li>- <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 1,50</li><li>Espigón Existente USD 1,50</li></ul></li></ul></li></ul>	Anexo 5
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.



## Tarifario de Servicios Especiales Terminales Portuarios Euroandinos, 2015

SERVICIOS ESPECIALES- TPE (*)				
TIPO DE CARGA: CONTENEDORES				
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE		Unidad de cobro	US\$	S./
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de Carga abordado	Cont.	40	124
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de Carga via Muelle	Cont.	80	248
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de Carga via Patio (1)	Cont.	180	558
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	403
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Conexión / Desconexion a Bordo	Cont.	8	24,8
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Lectura de parámetro de contenedor refriç	Cont.	10	31
Servicios especiales - otros	Seteo de contenedores refrigerados	Cont.	30	93
Almacenaje de contenedores vacíos	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios E	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 3 al día 8	TEU/DIA	8	24,8
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 9 al día 15	TEU/DIA	10	31
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	46,5
Almacenaje de contenedores de trasbordo	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios E	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores de trasbordo	Del día 3 al día 15	TEU/DIA	0	0
Almacenaje de contenedores de trasbordo	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	46,5
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA		Unidad de cobro	US\$	S./
Almacenaje de contenedores exportación	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios E	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA	8	24
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	10	31
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	46
Almacenaje de contenedores importación	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios E	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores importación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores importación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	5	15,5
Almacenaje de contenedores importación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	46,5
Asistencia a contenedores refrigerados - ree	Suministro de Energía (2)	Cont./Hr	2	6,2
Asistencia a contenedores refrigerados - ree	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en F	Cont.	18	55,8
Servicios especiales - otros	Movilizacion extra - a solicitud del cliente	Cont.	45	140
Servicios especiales - otros	Verificación o Colocación de sellos/precin	Cont.	9	28
Servicios especiales - otros	Remosión o Colocación de Etiquetas	Cont.	9	28
Servicios especiales - otros	Pesaje adicional (no incluye movimiento e	Cont.	20	62
Servicios especiales - otros	Reconocimiento previo de la carga por sol	Cont.	100	310
Servicios especiales - otros	Apertura del Contenedor para retiro de ca	Cont.	150	465
Servicios especiales - otros	Aforo con cuadrilla	TEU	40	124
Servicios especiales - otros	Aforo con uso de Montacargas	TEU	45	140
Servicios especiales - otros	Manipuleo de contenedores OOG	Cont.	100	310
Servicios especiales - otros	Desglose de Mercadería de Importación /	BL	30	93
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	Cont.	2	6
Servicios especiales - otros	Anulación o Cambio de factura	factura	12	37
Servicios especiales - otros	Trasegado	Cont.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Contratación de reserva de ventana de at	Recalada	10 000	3 100
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	620
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	310
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	155
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Emision de Constancia de peso	Cont.	20	62
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Gate in/out	Cont.	80	248
Servicios especiales - otros	Asignacion y seteo de cont Refrigerado	Cont.	30	93
Servicios especiales - otros	Uso de Barrera de Contención	Día / Fracción	430	1 333
Servicios especiales - otros	Paquete de Servicios Especiales relaciona	Cont.	A tratar	



<b>TIPO DE CARGA: CARGA FRACCIONADA</b>				
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE</b>		<b>UNIDAD</b>	<b>US\$</b>	<b>S./</b>
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de carga dentro de la misma l	Ton.	18	56
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de carga para otra bodega	Ton.	36	112
Servicios especiales - estiba	Movilizacion de carga para otra bodega via	Ton.	36	112
Servicios especiales - estiba	Manipuleo en Muelle Carga Estándar (hast	Ton.	8	25
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	403
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA</b>		<b>UNIDAD</b>	<b>US\$</b>	<b>S./</b>
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 dias (Incluido en los Servicios Estándar)		Libre	
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el dia 3 hasta el dia 8	Ton./Dia	0,17	0,53
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el dia 9 hasta el dia 15	Ton./Dia	0,34	1,05
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el dia 16 en adelante	Ton./Dia	0,65	2,02
Almacenaje de carga fraccionada	Adicional a los precios de almacenaje por	Ton./Dia	0,3	0,93
Servicios especiales - otros	Movilizacion extra - a solicitud del cliente	Ton.	5	15,5
Servicios especiales - otros	Pesaje adicional (no incluye movimiento e	Camión	50	155
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Manipuleo de cargas especiales o sobredi	Unidad	A tratar	
Servicios especiales - otros	Limpieza de Muelle	Ton.	0,8	2,48
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	93
Servicios especiales - otros	Anulaciòn o cambio de factura	factura	12	37,2
Servicios especiales - otros	Personal para Manteo de Tolvas	Jornada	60	186
Servicios especiales - otros	Alquiler de equipos			
Servicios especiales - otros	Porta contenedores	Hora	200	620
Servicios especiales - otros	Spreaders	Jornada	100	310
Servicios especiales - otros	Montacarga	Hora	50	155
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Emision de Constancia de peso	Unid	20	62
Servicios especiales - otros	Aforo con cuadrilla	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Uso de Barrera de Contención	Día / Fracción	430	1333
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	



<b>TIPO CARGA: RODANTE</b>				
<b>SERVICIO ESPECIAL EN FUNCION A LA NAVE</b>				
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro del mismo nivel	Ton.	40	124
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro nivel de la bodega	Ton.	60	186
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga via muelle	Ton.	76	235,6
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA</b>				
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)		Libre	
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 3 hasta el día 8	Ton./Dia	2,5	7,75
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Dia	5	15,5
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Dia	10	31
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Ton.	2,5	7,75
Servicios especiales - otros	Pesaje adicional (no incluye movimiento en bodega)	Unid.	20	62
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	93
Servicios especiales - otros	Anulación o Cambio de factura	factura	12	37,2
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	620
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	310
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	155
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Alquiler de equipos	Servicio de control de pesaje	Vehiculo	50	155
Alquiler de equipos	Uso de Barrera de Contención	Día / Fracción	430	1333
Alquiler de equipos	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
<b>TIPO CARGA: GRANEL SOLIDO</b>				
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE</b>				
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro de la misma bodega	Ton.	5,82	18,04
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otra bodega	Ton.	6,2	19,22
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	403
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA</b>				
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Ton.	5	15,5
Servicios especiales - otros	Pesaje adicional (no incluye movimiento en bodega)	camion	20	62
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	93
Servicios especiales - otros	Anulación o cambio de factura	factura	12	37,2
Servicios especiales - otros	Porta contenedores	Hora	200	620
Servicios especiales - otros	Spreaders	Jornada	100	310
Servicios especiales - otros	Montacarga	Hora	50	155
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora	a tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	vehiculo	50	155
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	unidad	15	46,5
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Uso de Barrera de Contención	dia/fraccion ton	430	1333
Servicios especiales - otros	Uso de Grua Movil	hora	A tratar	

(\*) Vigente a partir de 08 de octubre del 2015.

Puede ver este tarifario en: [http://www.puertopaita.com/archivos/notas/705\\_Tarifario\\_PE\\_version08.pdf](http://www.puertopaita.com/archivos/notas/705_Tarifario_PE_version08.pdf)

1/ Cambio de posición de la carga, pasando por el patio, se utiliza cuando en una misma bodega o bay hay mas de cuatro unidades que requieren que dicha carga sea movida para mantener las condiciones de transporte.

2/ Los precios incluyen conectar y desconectar, el suministro de energía eléctrica, control y verificación de averías o temperaturas incorrectas.

3/. Este servicio será aplicado únicamente según contrato o convenio particular



## Anexo Estadístico

INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario de Paíta -TPE							
Modalidad de concesión	Autosostenible						
Plazo de concesión:	30 años						
Periodo:	2010-2015						
<b>a. Tráfico</b>							
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Naves atendidas	Unidades	405	470	440	477	514	496
Carga total atendida	Toneladas	1 109 000	1 410 979	1 513 919	1 519 122	1 711 874	2 227 431
<b>Carga por tipo de operación:</b>							
Exportación	Toneladas	798 480	996 982	1 133 463	1 095 061	1 193 411	1 310 710
Importación	Toneladas	266 160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749
Cabotaje	Toneladas	44360 a/	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322
Transbordo	Toneladas	-	469	200	3 569	1 039	1 592
Tránsito	Toneladas	-	-	70	206	-	57
<b>Carga por tipo de producto:</b>							
Contenedorizada	Toneladas	787 390	1 111 602	1 189 671	1 157 766	1 313 186	1 428 377
Fraccionada	Toneladas	66 540	32 902	42 681	59 341	53 834	23 428
Graneles líquidos	Toneladas	33 270	27 053	54 714	42 767	64 446	35 792
Graneles sólidos	Toneladas	221 800	239 421	226 853	259 248	280 409	739 833
Rodante	Toneladas	-	-	-	-	-	-
Contenedores (Unidades)	Unidades	75 952	89 903	97 027	96 087	109 447	119 346
Contenedores (TEUs) <sup>1</sup>	Unidades de TEUs	126 466	152 154	165 354	165 751	192 628	210 595
<b>b. Ingresos</b>							
Ingresos		2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Servicios a la carga:</b>							
Manipuleo	Miles de dólares	14 537	16 864	19 100	19 663	21 238	19 046
Suministro de energía	Miles de dólares	327	902	1 920	2 075	3 188	3 671
Almacenaje	Miles de dólares	33	36	94	170	114	162
Alquiler de equipos	Miles de dólares	69	82	47	77	37	38
Otros servicios	Miles de dólares	370	736	942	1 737	3 098	8 590
<b>Servicios a la nave:</b>							
Movilización de carga	Miles de dólares	112	88	1 009	136	235	205
Amarradero	Miles de dólares	454	812	194	1 035	1 081	1 451
Servicio de apoyo	Miles de dólares	11	54	93	220	225	172
Otros servicios	Miles de dólares	100	303	604	713	715	324
<b>Total</b>		<b>16 013</b>	<b>19 877</b>	<b>24 003</b>	<b>25 826</b>	<b>29 931</b>	<b>33 659</b>
<b>c. Ocupación de amarradero</b>							
Indicador		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Muelle Espigón Multipropósito	Porcentaje	21%	31%	33%	32%	33%	27%
Muelle de Contenedores	Porcentaje	Inicia operaciones a partir del octubre del 2014				23%	32%

1/ Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Para propósitos de cálculo un TEU de 40 es equivalente a 2 de TEU de 20.

a/ Incluye cabotaje, tránsito y transbordo

Fuente: Terminal Portuarios Euroandinos. Estados Financieros auditados.



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

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 Donayre  
César Balbuena Vela  
Jorge Cárdenas Bustíos

#### GERENCIA DE REGULACIÓN

---

Manuel Carrillo Barnuevo  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré  
Jefe de Estudios  
Económicos

José Aguilar Reátegui  
Jefe de Regulación

#### Analistas de Estudios Económicos

---

Oscar Ubillús Ramirez  
Sandra Queija de La Sotta  
Victor Alejandro Chang Rojas  
Wilmer Zela Moraya  
Yessica Ochoa Carbajo

#### Practicantes

---

Dennier Anibal Agreda Lopez  
Whiny Daise Espinoza Vega