



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

Concesión de la Terminal Portuaria de Paita

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
I.1 Principales características de la Concesión	7
a. Composición de la Empresa	7
b. Principales características del contrato de concesión	7
c. Área de Influencia	9
I.2 Principales Activos de la Concesión.....	10
a. Infraestructura	11
b. Equipamiento.....	12
c. Certificaciones	14
I.3 Hechos Importantes	15
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	15
a. Servicios regulados	15
b. Servicios no regulados.....	17
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	18
a. Principales clientes	18
b. Servicios Regulados	20
i. Tráfico de naves	20
ii. Tráfico de carga.....	22
iii. Tráfico por operaciones.....	23
iv. Embarque y desembarque de carga granel sólido	25
v. Embarque y desembarque de contenedores	27
vi. Contenedores por muelle de atraque	30
IV. TARIFAS	33
a. Servicios Regulados.....	33
i. Tarifas Finales	33
ii. Cargos de acceso.....	35
b. Servicios no regulados.....	36
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	38
a. Inversión ejecutada.....	38
b. Pagos al Estado	38
i. Retribución.....	38
ii. Aporte por regulación	39



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	39
a. Niveles de servicio	39
i. Tiempo de Espera de la Nave	40
ii. Tiempo de recepción de mercancía	41
iii. Tiempo de entrega de mercancía	42
iv. Rendimiento de embarque/ desembarque de contenedores	42
v. Rendimiento de embarque/desembarque de carga no contenedorizada	44
b. Accidentes	46
c. Reclamos	46
VII. CONCLUSIONES	47
VIII. ANEXOS	48
Ficha de contrato de concesión	48
Tarifario de Servicios Especiales Terminales Portuarios Euroandinos, 2016	55
Resumen Estadístico	57

FIGURAS

FIGURA N° 1: TERMINAL PORTUARIA DE PAITA	9
FIGURA N° 2: GRÚAS EN LA TERMINAL PORTUARIA DE PAITA	14
FIGURA N° 3: CADENA LOGÍSTICA DE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO	16
FIGURA N° 4: SERVICIOS ESPECIALES	36

CUADROS

CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	8
CUADRO N° 2: INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN	10
CUADRO N° 3: INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA	11
CUADRO N° 4: INFRAESTRUCTURA REALIZADA	12
CUADRO N° 5: INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO	13
CUADRO N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO	13
CUADRO N° 7: CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	15
CUADRO N° 8:: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR	16
CUADRO N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2015-2016	18
CUADRO N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2015-2016	19
CUADRO N° 11: CLIENTES: EXPORTACIONES POR PRODUCTO, 2016	19
CUADRO N° 12: CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2015-2016	27
CUADRO N° 13: CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2015-2016	28



CUADRO N° 14: CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO	29
CUADRO N° 15: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2016	32
CUADRO N° 16: TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2015-2016	34
CUADRO N° 17: CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES	35
CUADRO N° 18: PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2016	37
CUADRO N° 19: NIVELES DE SERVICIO: TIEMPO DE ATENCIÓN	40
CUADRO N° 20: RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES	43
CUADRO N° 21: RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES ...	44
CUADRO N° 22: RECLAMOS, 2016	46

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2015-2016	20
GRÁFICO N° 2: NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2015-2016	21
GRÁFICO N° 3: NAVES POR TIPO DE CARGA, 2015-2016	21
GRÁFICO N° 4: CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2015-2016	22
GRÁFICO N° 5: CARGA TOTAL, 2015-2016	23
GRÁFICO N° 6: ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2015-2016	24
GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2015-2016	24
GRÁFICO N° 8: CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2015-2016	25
GRÁFICO N° 9: CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2015-2016	26
GRÁFICO N° 10: CARGA GRANEL SÓLIDO: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN, 2015-2016	26
GRÁFICO N° 11: TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2015-2016	28
GRÁFICO N° 12: TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2016	29
GRÁFICO N° 13: TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2015-2016	30
GRÁFICO N° 14: TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2015-2016	31
GRÁFICO N° 15: MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2015-2016	31
GRÁFICO N° 16: MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2015-2016	32
GRÁFICO N° 17: NIVEL DE INVERSIÓN RECONOCIDA 2010-2016	38
GRÁFICO N° 18: MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2015-2016	40
GRÁFICO N° 19: TIEMPO DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA	41
GRÁFICO N° 20: TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA	42
GRÁFICO N° 21: CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, 2015-2016	43
GRÁFICO N° 22: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, 2015-2016	44
GRÁFICO N° 23: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, 2015-2016	45
GRÁFICO N° 24: RENDIMIENTO: MERCANCIA GENERAL, 2015-2016	45



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Terminal Portuaria de Paita, identificando los principales factores de operación y económicos 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 314,3 millones, siendo el nivel de ejecución reconocida al término del año 2016 de 66,0%.

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 2 grúa pórtico de muelle STS Superpost Panamax, asimismo, posee 4 grúas pórtico de patio RTG. Cabe señalar que 1 grúa pórtico STS y 2 grúas RTG's se terminaron de instalar en 2016 como parte de la segunda etapa de inversión.

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 trascurso 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 2016, el puerto disminuyó el total de su carga movilizada en 4,0%, y aumentó en 2,3% en carga de contenedores superando los 215 mil TEUs.

Los principales productos transportados a través del puerto corresponden a minerales, fertilizantes y productos agrícolas y pesqueros. Durante el 2016, la principal carga transportada fue el sulfato de amonio (24%), la escoria (19%), la urea (18%), el maíz (16%) y el trigo (13%).

Los principales tipos de carga que se embarcan a través del puerto corresponden a la carga de contenedores (67,5%) y la carga granel sólido (26,8%). Respecto al resto de tipo de carga, la carga granel líquida y fraccionada suman (5,7%), además no se moviliza carga de tipo rodante. Por otro lado, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 61,4%, las importaciones el 38,0% y el movimiento de cabotaje, transbordo y tránsito son prácticamente nulo (0,3%).

En la terminal Portuaria de Paita, la carga de contenedores corresponde principalmente al embarque de contenedores llenos de 40 pies (68%) y al desembarque o importación de contenedores vacíos de 40 pies (67%).



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 2016 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 acuerdos 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 (27,1%) durante el 2016.

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 los tres primeros trimestres del 2016, al haberse alcanzado un promedio de 28,9 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 2016, el 88% del total de contenedores se movilizó a través de dicho muelle, y el resto (12%) a través del Muelle Espigón.

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 1,3 millones de soles en el 2016.



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

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. Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (TPE) está conformada por las empresas Cosmos Agencia Marítima S.A.C. y Tertir – Terminais de Portugal S.A., ambos con una participación del 50% del capital.
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 practicaje. Durante el año 2016, la empresa seguirá su proceso de expansión de sus servicios al Ecuador, además de que iniciará el proceso de fusión operativa con Neptunia, empresa perteneciente al mismo grupo empresarial.
4. Por su parte, Tertir Terminais de Portugal fue adquirida por Yilport Holding (operador portuario turco) en febrero de 2016, obteniendo el 50% de la participación en TPE.

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 Adicionales¹. Asimismo, se modificó la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales² y la caducidad de la Concesión³. Actualmente ésta es la única adenda suscrita.

¹ 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".

² 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.

³ 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.



7. El Puerto fue concesionado bajo el esquema monooperador⁴ (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
Área 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 2016	USD 207,5 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 Estandar 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. En Junio de 2014, finalizó la Construcción, recibiendo la obra por la APN el 30 de setiembre del mismo año e iniciándose 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-X⁵. Durante los 5 primeros años, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.

⁴ 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).

⁵ 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.



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 2019.⁶

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 regulación⁷.

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 directo⁸ 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 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

⁶ 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.

⁷ Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

⁸ 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)



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 cuatro atracaderos, un calado de 12,5 metros, áreas de almacenamiento (bodegas y patios) en 27 mil m². La principal carga movilizada corresponde a la banana, mariscos y frutas. Además el puerto cuenta con un sistema de seguridad CCTV ⁹ y certificaciones ISPS CODE.¹⁰

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 314,3 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.

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.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

⁹ CCTV: Circuito cerrado de televisión. Es una tecnología de video vigilancia visual.

¹⁰ ISPS Code equivalente a PBIP (en español) es un Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las instalaciones Portuarias.



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 365 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	
(Obras Mínimas) - Infraestructura de Terminal Portuaria de Paita	
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
(Obras Mínimas) - Concesionario puede optar entre las siguientes inversiones	
Alternativa 1	Alternativa 2
Muelle espigón existente	Muelle de Contenedores
Refuerzo de capacidad portante	Construcción de un segundo amarradero
Inversiones Adicionales (IA)	
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	
Derivados de elección de alternativa 1	
Construcción de un segundo amarradero y patio de respaldo en el Muelle de Contenedores	
Construcción de área de respaldo de Muelle espigón	
Derivados de elección de alternativa 2	
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: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

22. De esta manera al 2016, la principal infraestructura portuaria comprende un muelle espigón con cuatro amarraderos y una longitud de 365 mts; además de un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 300 mts, una grúa pórtico Super Post Panamax, 02 Grúas RTG's, 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 2016, se ha finalizado la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.



Cuadro N° 4:
Infraestructura Realizada

Infraestructura inicial recibida por el concesionario
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
Inversiones en infraestructura realizadas por el Concesionario
Muelle de Contenedores de 300 m. de longitud
Pavimentación del Patio de Respaldo de Muelle de área de 12.5 has
Adquisición de 02 Grúas RTG's y 01 Grúa Pórtico STS
Remoción de la embarcación pesquera Cráter
Obras civiles - Inversiones Adicionales
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 ³
Dragado de anal de maniobra de muelle espigón a -13m
Reforzamiento de defensas de muelle existente
Sistema Operativo del Terminal - TOS

Fuente: El Contrato de Concesión.

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° 5).



Cuadro N° 5: INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO	
Inversión en Muelle de Contenedores	Descripción
Grúa pórtico de muelle	2 - Grúas STS Super Post Panamax
Grúa pórtico de patio	4 - Grúas sobre neumático RTG
Tractores de patio	8 - Capacidad de carga de 27 toneladas
Chasis para contenedores	12 - Capacidad de manejo de container de 45'
Elevador tipo Side Pick	2- Capacidad de carga 8 toneladas
Elevador de contenedor Reach stacker	2 - Capacidad carga 45 toneladas y pilas de 5 contenedores en primera fila
Inversión en Muelle Espigón o Multipropósito	
Grúas móviles	2 - Grúas para 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 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, finalizada en 2016, se instaló 1 grúa pórtico de nave STS y 2 grúas pórtico RTG's, el Sistema operativo del Terminal – TOS, además de culminar la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter. La inversión acumulada es de US\$ 170,09 millones.
29. En el Cuadro N° 6 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



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 software¹¹ 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 obtuvo la certificación ambiental ISO 14001:2004, el ISO 9001:2008 y OHSAS 18001:2007, bajo la supervisión de Bureau Veritas¹², las cuales mejoran la calidad de los

¹¹ 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.

¹² La norma OHSAS 18001 establece los requisitos mínimos de las mejores prácticas en gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.



procesos operativos respecto al medio ambiente y al cuidado de la seguridad del trabajador.

I.3 Hechos Importantes

33. Durante el 2016 se ha finalizado la ejecución de la Etapa 2, correspondiente a la adquisición de 02 Grúas RTG's y 01 Grúa Pórtico STS, y la Remoción de la embarcación pesquera Cráter.
34. En el 2016, aproximadamente el 95% del total de la carga de exportación fue movilizada a través de contenedores.

II. Oferta de servicios prestados

35. 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 remolaje, 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.
36. 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
Remolaje y practicaje	Regulado	Cargo de acceso	Sujetos al REMA
Servicios especiales	No regulado	Precio	Por parte del Concesionario

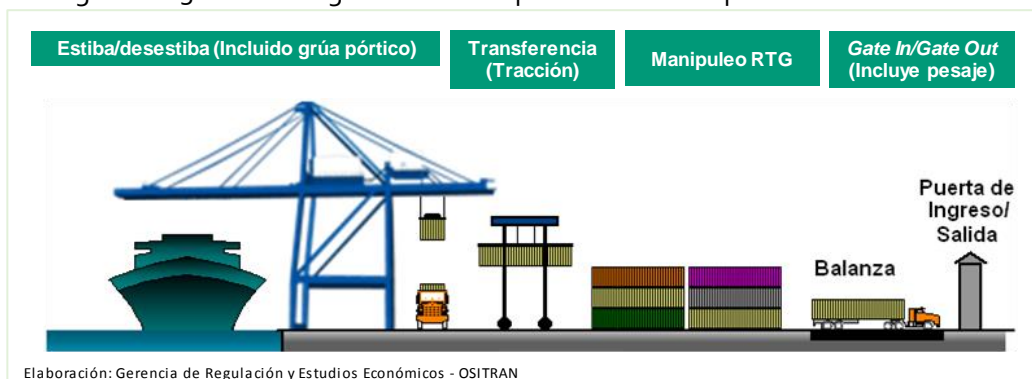
Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

a. Servicios regulados

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

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



i. Servicios Estándar

38. 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.
39. 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.
40. Los servicios descritos incluyen la prestación y los gastos derivados de trámites administrativos vinculados a la operación.
41. 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	
En función a la nave	
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.	
En función a la carga	
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	

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



ii. Servicios sujetos a régimen de acceso

42. 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 practicaje¹³ y remolcaje¹⁴. 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.
43. 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.
44. 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.
45. El servicio de remolcaje¹⁵ 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.¹⁶

b. Servicios no regulados

46. 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.

¹³ 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, abarloamiento, 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.

¹⁴ El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

¹⁵ Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10.

¹⁶ Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3, 4 y 5.



III. Demanda de servicios prestados

a. Principales clientes

47. 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, 2015-2016					
Año 2015			Año 2016		
Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación	Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación
Sea Trade	58	11%	Sea Trade	53	10%
Maersk Line	56	10%	Hamburg Sud Perú	38	7%
Hapag Lloyd AG	51	9%	Sea Land	37	7%
Mitsui OSK Lines Ltda	48	9%	Mitsui OSK Lines Ltda	35	7%
Dole	39	7%	American President L.	34	6%
Hamburg Sud Perú	30	6%	Hapag Lloyd AG	21	4%
MSC Mediterranean S.	17	3%	Maersk Line	21	4%
American President L.	15	3%	MSC Mediterranean S.	19	4%
Otros	225	42%	Otros	269	51%

Nota: Las líneas navieras de categoría otros en el año 2015 y 2016 no son las mismas.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. 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.
49. Las principales líneas navieras que operan en el puerto de Paita al 2016 son Sea Trade (10%), seguido de la línea naviera Hamburg Sud Perú cuya participación aumentó de 6% a 7% respecto del año 2015.
50. 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, ha visto disminuir su participación de 10% en el 2015 a 4% en el 2016.
51. 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.
52. 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, 2015-2016

Año 2015			Año 2016		
Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación	Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación
Trabajos Marítimos SA	167	31%	Trabajos Marítimos SA	139	26%
Cosmos Agencia Marítima	117	22%	Cosmos Agencia Marítima	102	19%
DOLMAR	59	11%	DOLMAR	62	12%
TMA	59	11%	Ian Taylor SAC	60	11%
Terminales Portuarios					
Peruanos SAC	53	10%	TMA	41	8%
South Shipping	18	3%	TPP	36	7%
Otros	48	12%	Otros	87	17%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. Las principales agencias marítimas operando en el Puerto son Trabajos Marítimos, Cosmos Agencia Marítima y Dolmar, las cuales concentraron el 57,0% y 64,0% del total de naves atendidas durante los años 2016 y 2015, respectivamente.
54. 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 1 600 naves agenciadas al año de forma global. Por su parte, Ian Taylor & Company tiene presencia en el Puerto de Callao y Paita.
55. 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° 11:
CLIENTES: EXPORTACIONES POR PRODUCTO, 2016

Tipo	Producto	Participación	Clientes
Hidrobiológicos	Pota	11,13%	Proanco, CNC
	Harina de pescado	2,01%	Copeinca, Marine Feeds
	Aceite de pescado	2,61%	ONC SAC, Austral Group, Pesquera Hayduk
Agroindustriales	Banano	22,20%	Cepibo, Asoc. Banano Saman & Anex
	Mango	14,30%	Sunshine Export, Camposol, Broom Perú
	Café	5,21%	Perales Huarancuna, Comercio & Cia
	Uva	1,44%	Eco acuícola, Camposol, Soc. Agrícola Rapel
Otros		41,10%	

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

56. 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 urea 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).

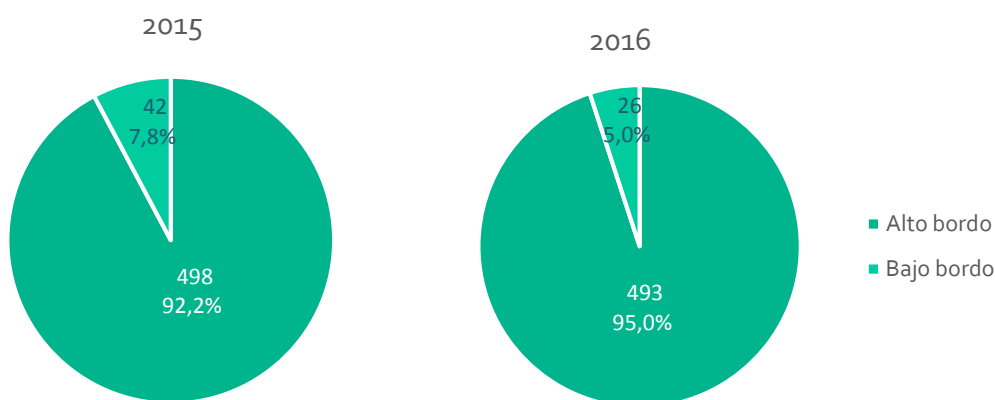


b. Servicios Regulados

i. Tráfico de naves

57. En el año 2016, TPE atendió 519 naves, cantidad inferior en 21 naves con respecto al resultado del año anterior, lo que representó una disminución de 3,9%. Por otro lado, la participación de las naves de alto bordo se incrementó de 92.2% a 95.0% entre el 2015 y 2016.

Gráfico N° 1:
NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2015-2016
(Unidades y %)

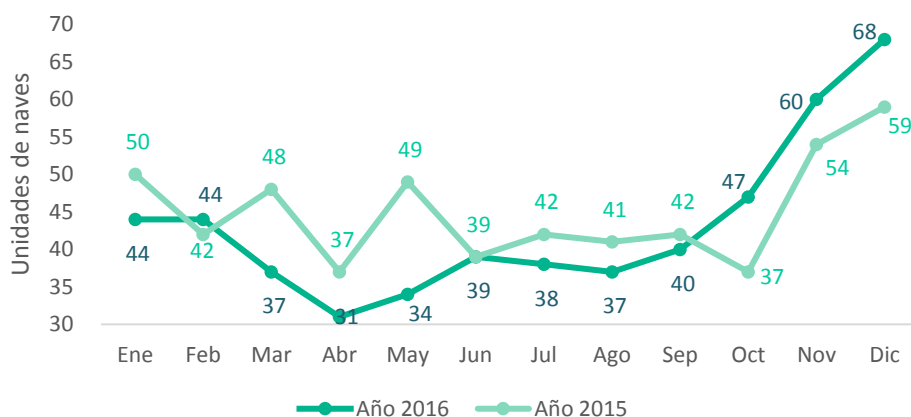


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. Con relación a la frecuencia mensual de arribos de las naves, la terminal de Paita recibió durante el año 2016 la mayor cantidad de naves durante los meses de noviembre y diciembre, con un total de 60 y 68 unidades respectivamente, cifra similar al del año 2015; mientras que en abril de 2016 fue el mes donde se reportó el menor arribo de naves con 31 unidades.



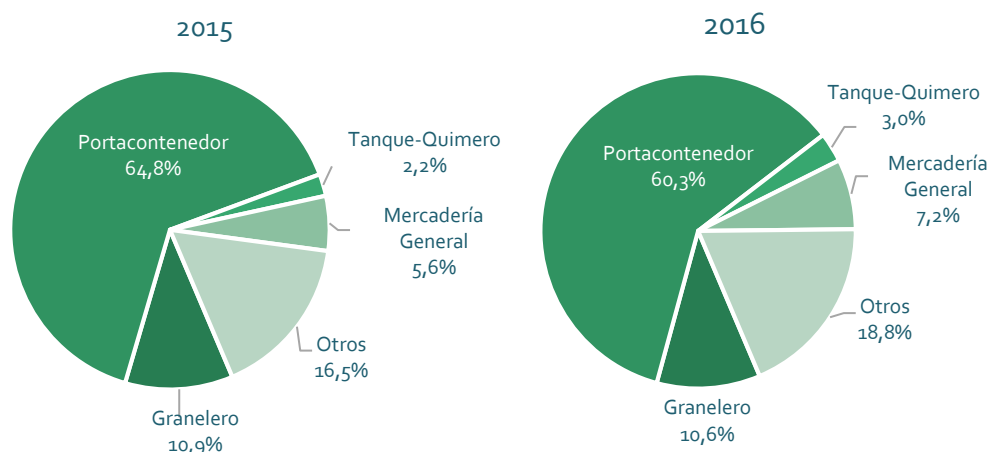
Gráfico N° 2:
NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2015-2016
(Unidades)



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

59. Durante el año 2016, la cantidad promedio mensual de naves de alto y bajo bordo atendidas fue de 41 y 2 respectivamente, mientras que el año anterior se registró un comportamiento similar, con 42 y 4 naves.
60. En cuanto al tipo de naves según carga, las naves portacontenedores representaron el 60,3% del total de naves que atracaron en la terminal portuaria, seguido de las naves de tipo granelero con 10,6%, participación similar al año anterior. El resto de naves comprendieron el 18,8% y corresponden a naves de avituallamiento, remolcadores, barcazas, científicos y barcos pesqueros.

Gráfico N° 3:
NAVES POR TIPO DE CARGA, 2015-2016
(%)



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

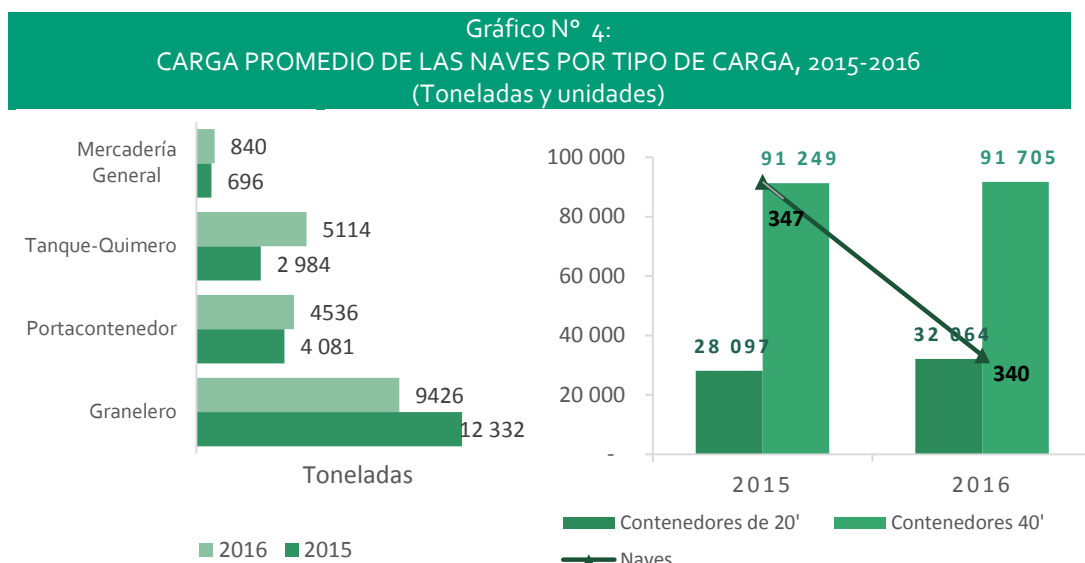
Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. Durante el año 2016, el promedio de carga movilizada por una nave de tipo Granelero disminuyó en 23,6% al pasar de 12 332 en 2015 a 9 426 toneladas. En el caso de la carga promedio de una nave portacontenedor, ésta aumentó 11,2% al pasar de 4 081 a 4 536



toneladas promedio. Por su parte, la carga promedio de naves de mercadería general y tanque quimiqueros se aumentó en 71,4% y 20,8%, respectivamente.



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

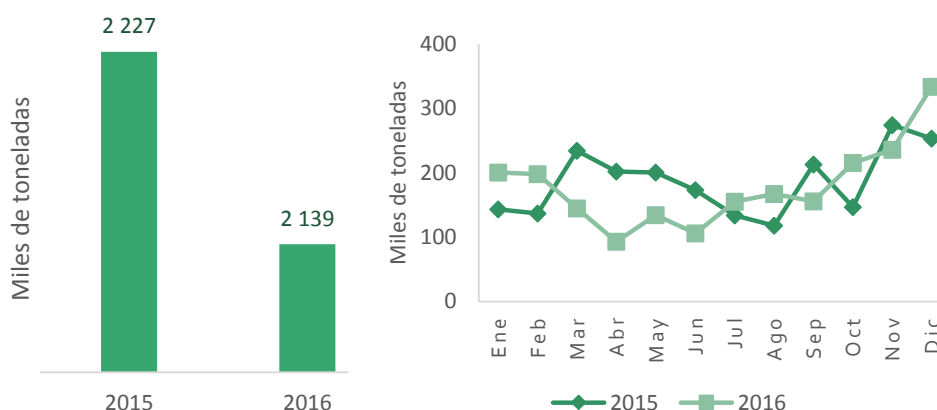
62. Respecto a las naves portacontenedor, el promedio de unidades de contenedores cargados por nave se incrementó en 21,7% en el año 2015. Así, la carga promedio de unidades de contenedores de 20 y 40 pies se incrementó a 80 y 261 unidades respectivamente, lo que muestra un incremento global de 61 unidades de contenedores adicionales por cada nave.

ii. Tráfico de carga

63. Durante el año 2016, el Concesionario movilizó un total de 2,1 millones de toneladas, cantidad inferior en 4,0% a lo registrado el año anterior (2,2 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.
64. Durante el año 2016, el tráfico de carga promedio mensual fue de 178,2 mil toneladas, inferior a los 185,6 mil del año anterior. Durante los meses noviembre y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 235,7 y 333,9 miles de toneladas respectivamente. Mientras que durante los meses de abril y junio tan sólo alcanzaron a 92,9 y 105,8 mil toneladas.



Gráfico N° 5:
CARGA TOTAL, 2015-2016
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

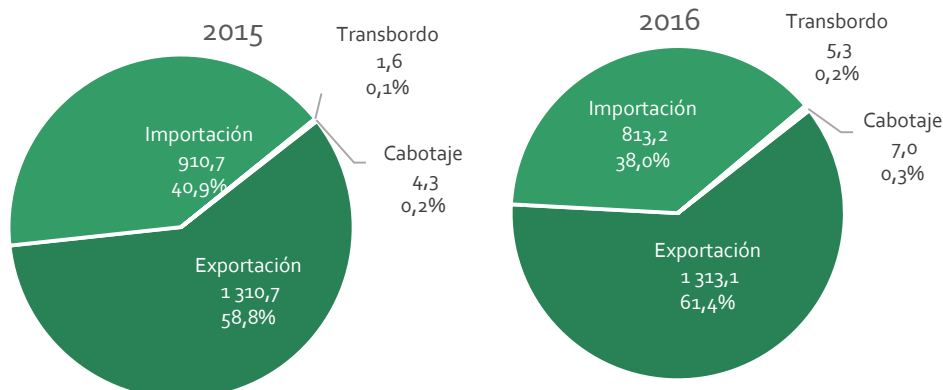
65. Los meses que experimentaron el mayor crecimiento respecto al año 2015 fueron febrero y octubre con tasas de crecimiento de 44,6% y 46,9% respectivamente, mientras que en marzo y mayo el tonelaje total movilizado a través del terminal se redujo en 54,0% y 38,9%.

iii. Tráfico por operaciones

66. Durante el 2016, 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 61,4%; mientras que la carga de importación (o desembarque) el 38,0%. A diferencia de 2015, donde el servicio de exportación representó el 58,8% del total, lo que evidencia que el terminal portuario ha empezado a recibir mayor carga de exportación. Por su parte, la participación de cabotaje es mínima, pasando de 0,2% en 2015 a 0,3% en 2016.
67. Así, la carga total de exportación se incrementó en 0,2% mientras que la carga de importación disminuyó en 10,7% respecto al año anterior.



Gráfico N° 6:
ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2015-2016
(Miles de toneladas y %)



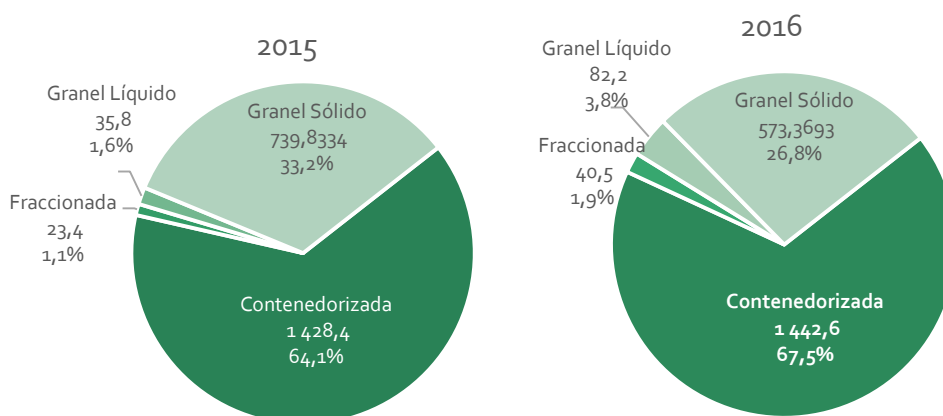
Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. Respecto a los tipos de carga que se movilizaron a través del puerto, se brindó servicios a la carga en contenedores y del tipo granel sólido. Ambos alcanzaron una participación de 67,5% y 26,8% respectivamente durante el año 2016, lo que representó un cambio respecto a la composición del año anterior, en donde la participación obtenida por ambos tipos de carga ascendió a 64,1% y 33,2% respectivamente. Ello evidencia un crecimiento relativo de las operaciones de carga contenedorizada.

69. Así, durante el año 2016, el crecimiento experimentado por la carga contenedorizada y granel sólido fue de 1,0% y -22,5% respectivamente.

Gráfico N° 7:
ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2015-2016
(Miles de toneladas y %)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

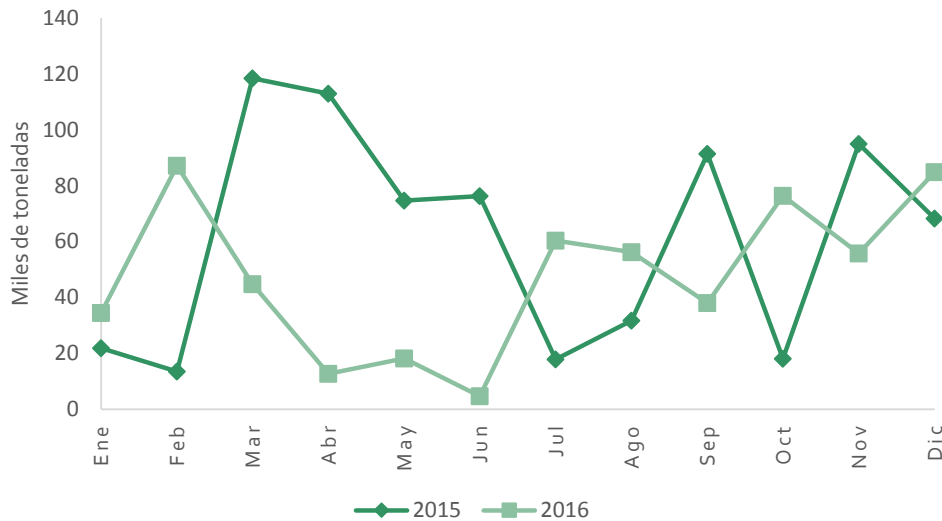
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



iv. Embarque y desembarque de carga granel sólido

70. El nivel de transferencia de carga granel sólido disminuyó en 22,5% al pasar de 739 833,4 a 573 369,3 toneladas en el año 2016.

Gráfico N° 8:
CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2015-2016
(Miles de toneladas)



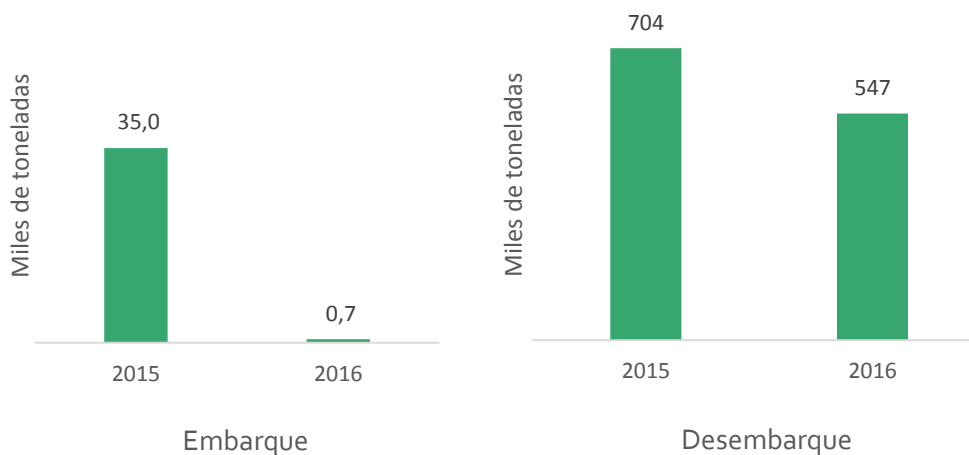
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. Respecto a la evolución mensual, la movilización de carga granel sólido 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 2015.
72. La carga granel sólido de exportación o embarque decreció en 98,1% al pasar de 35,0 mil a 0,7 mil toneladas mientras que la carga de importación o desembarque también disminuyó en 22,3% al pasar de 704,3 a 547,1 mil toneladas.



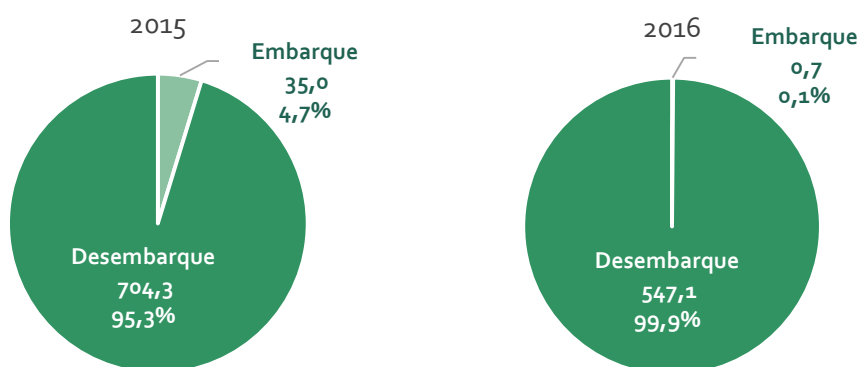
Gráfico N° 9:
CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2015-2016
(Miles de toneladas)



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

73. Respecto a la estructura por servicios de desembarque y embarque de la carga de granel sólido, en el 2015 ambos representaron el 95,3% y 4,7%, respectivamente. Sin embargo, durante el año 2016, las operaciones de desembarque y embarque se vieron modificadas. Así, las operaciones de desembarque y embarque representaron el 99,9% y 0,1% respectivamente. (ver Gráfico N° 10).

Gráfico N° 10:
CARGA GRANEL SÓLIDO: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN, 2015-2016
(Miles de toneladas y %)



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

74. Cabe señalar que, los principales productos que se movilizan en la carga granel sólido en 2016 son el sulfato de amonio (24%), escoria (19%) y fertilizantes como la urea (18%) (Ver Cuadro N° 12).



Cuadro N° 12:
CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2015-2016
(%)

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2015	2016/1
Sulfato de Amonio	12%	24%
Escoria	8%	19%
Urea	14%	18%
Maíz	6%	16%
Trigo	9%	13%
Pescado Congelado	2%	3%
Torta de Soya	0%	2%
Fosfato Diamonico	3%	2%
Cloruro de Potasio	1%	1%
Clinker	27%	0%
Otros	17%	1%

1/ Datos hasta julio de 2016

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

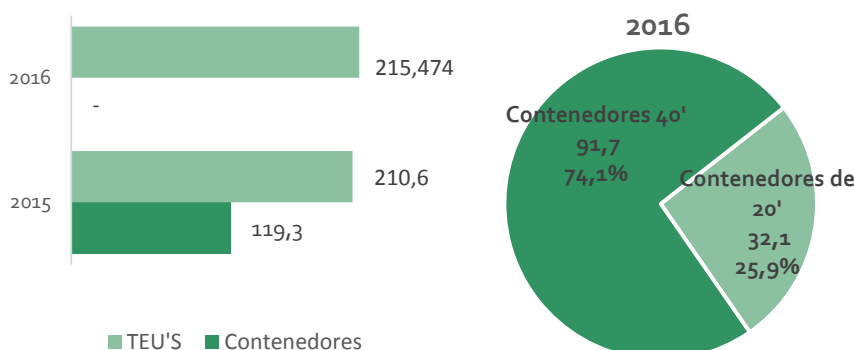
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

v. Embarque y desembarque de contenedores

75. Durante el año 2016, el Puerto movilizó 123,8 mil unidades de contenedores, lo que significó un crecimiento de 3,7% respecto al año 2015 (119,3 mil unidades). La carga contenedorizada medido en miles de TEUs movilizada durante el año 2016 ascendió a 215,5 superior en 2,3% respecto a los 210,6 mil TEUs movilizados el año anterior.
76. 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° 11. Es decir, el 74,1% de contenedores de 40 pies entre llenos y vacíos; y el 25,9% restante de contenedores de 20 pies entre llenos y vacíos.



Gráfico N° 11:
TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2015-2016
(TEUs y miles de unidades)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. De acuerdo al cuadro N° 13, 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° 13:
CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2015-2016
(Miles de unidades)

Terminal Portuario de Paita	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total	Total %
Embarque	2015	12	43	1	2	59	56%
Desembarque	2015	4	5	6	32	47	44%
Total		17	47	7	35	106	100%
Embarque	2016	14	42	2	4	61	56%
Desembarque	2016	4	6	5	32	48	44%
Total		19	48	7	36	110	100%

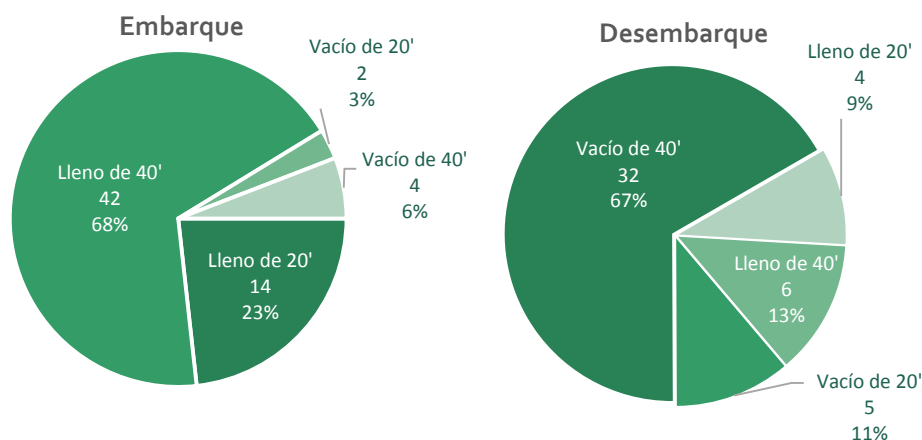
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. 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 2016, 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, 2016
(Miles de unidades y %)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Respecto al embarque de contenedores en 2016, el 68% correspondió a contenedores llenos de 40 pies, seguido de un 23% de contenedores llenos de 20 pies. El 9% restante correspondió a contenedores vacíos de ambas dimensiones.
80. En relación al desembarque de contenedores, el 67% correspondió a contenedores vacíos de 40 pies, seguido de 11% de contenedores vacíos de 20 pies. El 19% restante correspondió a contenedores llenos de ambas dimensiones.
81. Por el tipo de producto, los principales productos embarcados a través de contenedores corresponden a productos agrícolas y pesqueros.

Cuadro N° 14:
CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO
(%)

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2015	2016/1
Banano	16%	21%
Pota Congelada	19%	11%
Mangos	10%	14%
Uvas	12%	1%
Café	7%	5%
Paltas	4%	8%
Conserva de Pimiento	5%	4%
Andalucita	2%	4%
Pescado Congelado	2%	3%
Otros	24%	29%

1/ Datos hasta julio de 2016

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

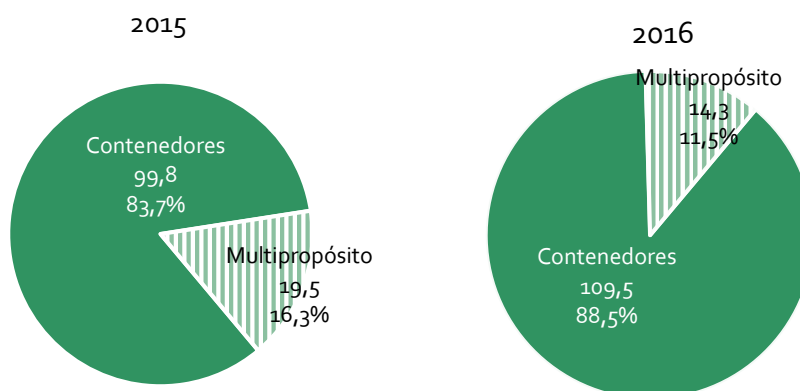
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



vi. Contenedores por muelle de atraque

82. En 2015, la participación obtenida por el muelle multipropósito en el tráfico de contenedores movilizados fue 16,3% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.) y se redujo hasta alcanzar un 11,5% en 2016. 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 IV trimestre de 2014 que empezó a operar el nuevo muelle atendió el 58,0% de los contenedores, el 83,7% en el año 2015 y el 88,5% en el 2016.

Gráfico N° 13:
TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2015-2016
(Miles de unidades y %)



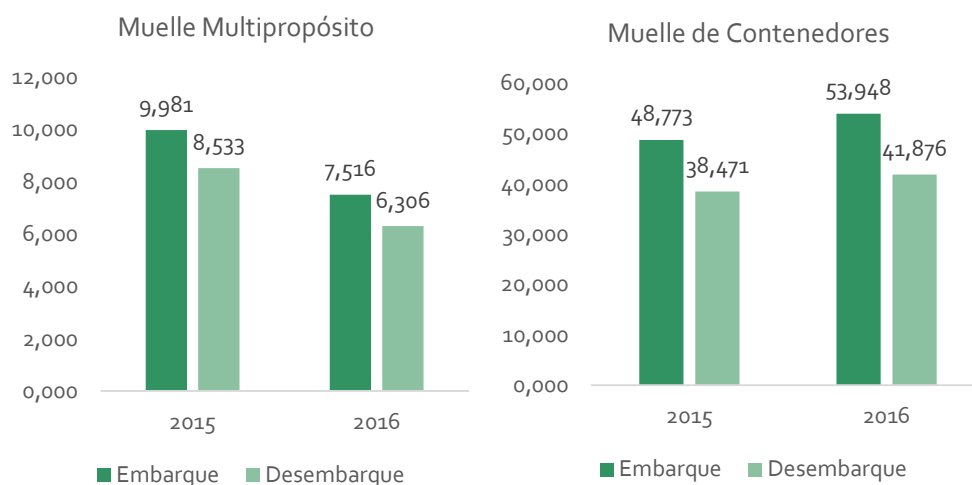
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

83. 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 9981 a 7 516 unidades del 2015 al 2016, y el desembarque se redujo de 8 533 a 6 306 unidades para el mismo periodo. Por el contrario, en el muelle de contenedores, las unidades embarcadas se incrementaron de 48 773 a 53 948 unidades, mientras que las desembarcadas se incrementaron de 38 471 a 41 876 unidades.



Gráfico N° 14:
TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2015-2016
(Miles de unidades)

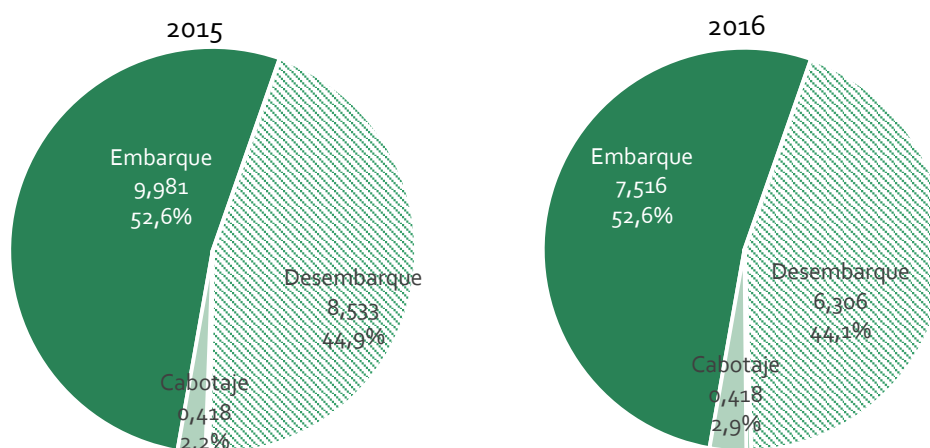


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Respecto a la estructura por operaciones en el muelle espigón durante el 2016, éstos se distribuyeron de forma casi equitativa entre operaciones de embarque (52,6%), desembarque (44,1%) y cabotaje (2,9%), proporciones similares al año anterior (Ver Gráfico N° 15).

Gráfico N° 15:
MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2015-2016
(Miles de unidades y %)



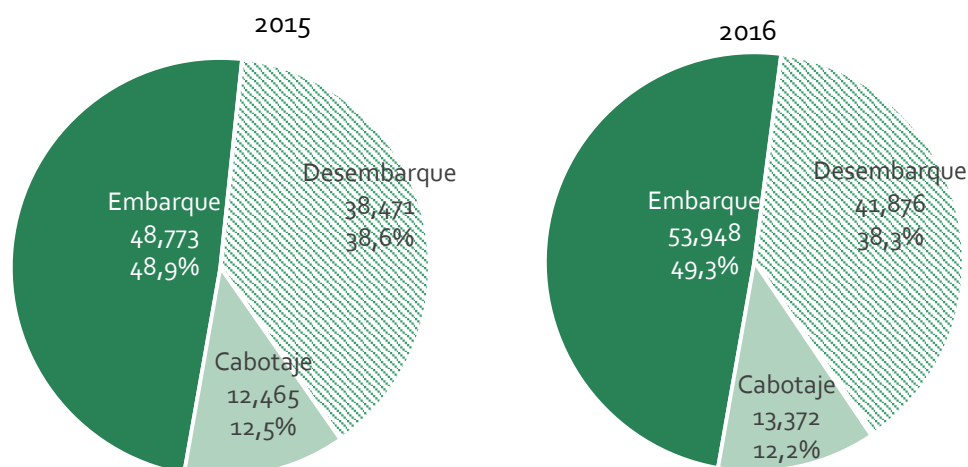
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. En relación al muelle de contenedores, la demanda por embarque y desembarque también se distribuyó de forma equitativa y similar al año 2015. Así, en el 2016 el embarque de contenedores alcanzó el 53,9%; el desembarque, un 41,9%.



Gráfico N° 16:
MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2015-2016
(Miles de unidades y %)



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

86. 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 2016, el 83,8% del total embarcado correspondió a contenedores llenos de 40 pies, mientras que el 92,1% desembarcado correspondió a contenedores vacíos de 40 pies. En relación al muelle de contenedores, durante el 2016, el 62,9% del desembarque corresponde a contenedores vacíos de 40 pies, mientras que 65,8% del embarque fue de contenedores llenos de 40 pies.

Cuadro N° 15:
POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2016
(Miles de contenedores)

MUELLE	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total
MUELLE ESPIGÓN	2 015	0,787	8,845	0,099	0,25	9,981
	2 015	0,224	0,264	0,481	7,564	8,533
	Total	1,011	9,109	0,58	7,814	18,514
MUELLE CONTENEDORES	2 016	0,606	6,301	0,138	0,471	7,516
	2 016	0,226	0,247	0,028	5,805	6,306
	Total	0,832	6,548	0,166	6,276	13,822
MUELLE ESPIGÓN	2 015	11,663	33,747	1,13	2,233	48,773
	2 015	3,956	4,342	5,666	24,507	38,471
	Total	15,619	38,089	6,796	26,74	87,244
MUELLE CONTENEDORES	2 016	13,68	35,506	1,632	3,13	53,948
	2 016	4,234	5,958	5,337	26,347	41,876
	Total	17,914	41,464	6,969	29,477	95,824

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



IV. Tarifas

a. Servicios Regulados

i. Tarifas Finales

87. 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.
88. 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.
89. 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)¹⁷ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

90. 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.
91. 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.¹⁸

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).



92. 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.
93. 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.
94. 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.

Cuadro N° 16:
TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2015-2016
Dólares sin IGV)

CONCEPTOS	Unidad de cobro	2015		2016	
		Muelle Espigón 1/	Muelle Contenedores 1/	Muelle Espigón 2/	Muelle Contenedores 2/
SERVICIO ESTANDAR A LA NAVE					
Uso de amarradero	Metro eslora-hora	0,61	1,00	0,61	1,00
Uso de amarradero -Naves menores de 80 MLOA	Metro eslora-hora	0,33		0,33	
Uso de amarradero remolcadores de puerto	Metro eslora-hora	0,11		0,11	
CARGA NO CONTENEDORIZADA					
Operaciones de embarque y desembarque					
A la carga rodante	Tonelada	44,09	40,08	44,09	40,50
A la carga fraccionada	Tonelada	14,33	13,03	14,33	13,17
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,62	6,01	6,62	6,07
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,66	1,50	1,66	1,52
CARGA CONTENEDORIZADA					
Operaciones de embarque y desembarque					
Contenedores llenos y vacíos (20 pies)	Contenedor	143,27	120,24	143,27	121,51
Contenedores llenos y vacíos (40 pies)	Contenedor	214,89	151,73	214,89	153,04
Operación de transbordo					
Contenedores llenos (20 pies)	Contenedor	96,36	120,24	96,36	121,51
Contenedores llenos (40 pies)	Contenedor	144,69	151,43	144,69	153,04
Contenedores vacíos (20 pies)	Contenedor	91,65	120,24	91,65	121,51
Contenedores vacíos (40 pies)	Contenedor	137,44	151,43	137,44	153,04

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

2/ Tarifas vigentes a partir del 06-12-2016

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



95. 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.
96. 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 2016, 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.
97. 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

98. 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.
99. Durante el año 2016, 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 0,00¹⁹ y USD 0,03 por TRB²⁰, 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° 17:
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES
(Dólares, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
REMOLCAJE				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	07/12/2011	30/06/2016	Adendas N° 04, 05, 06, 07, 08 y 09	0,003 x TRB
Ian Taylor Perú SAC.	04/05/2012	31/12/2016	Adendas N° 02, 03, 04, 05, 06, 08, 09 y 10	0,003 x TRB
PRACTICAJE				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	05/11/2012	06/11/2016	Adendas N° 02, 03, 04 y 05	0,00
Ian Taylor Perú S.A.C.	05/11/2012	05/11/2016	Adendas N° 02, 03, 04 y 05	0,00
Triton Maritime Services S.A. - TRIMSER	05/11/2012	07/11/2016	Adendas N° 02, 03, 04 y 05	0,00

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹⁹ De acuerdo a la cláusula novena del Contrato de Concesión suscrito con las empresas prestadoras del servicio.

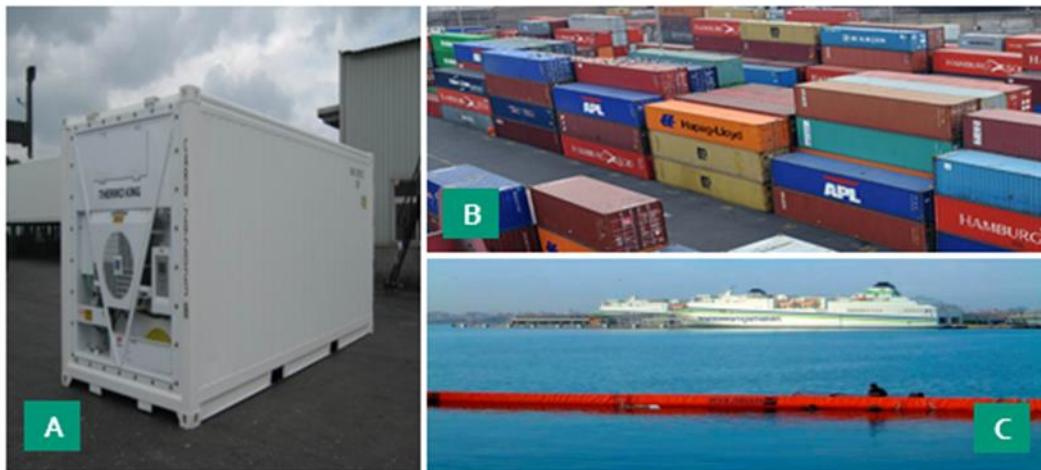
²⁰ Tonelada de registro bruto.



b. Servicios no regulados

100. 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.
101. En el 2016, la mayor recaudación por servicio especial correspondió al servicio de suministro de energía.²¹
102. 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.

²¹ De acuerdo a la información remitida por TPE en sus EEEF.



**Cuadro N° 18:
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2016
(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.
A la nave						
Servicios especiales de estiba	Movilización de Carga a bordo / dentro de la misma bodega	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	6,20	
Otros servicios especiales						
Otros servicios especiales	Apertura y cierre de tapas de las bodegas (por movimiento) 1/	130	130	n.a.	130	0,85
	Control PBIP Operaciones no Reguladas (por vehículo)	50	50	50	50	50
Otros servicios especiales a contenedores	Conexión / Desconexión a Bordo (por contenedor)	8				
	Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso medios electrónicos (DOWN LOAD) (por contenedor)	10			n.a.	
	Seteo de contenedores refrigerados (por contenedor)	30				
Almacenamiento						
Almacenamiento de contenedores vacíos y transbordo 2/	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día)	8				
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día)	10			n.a.	
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día)	15				
A la carga						
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 3 al día 10 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	8	0,17	2,5		n.a.
	Del día 11 al día 15 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	10	0,34	5		
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	15	0,65	10		
Almacenaje de contenedores importación	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	0	0,17	2,5		
	Del día 11 al día 15 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	5	0,34	5		
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	15	0,65	10		
Asistencia a contenedores refrigerados	Suministro de Energía (por contenedor-hora)	2,00			n.a.	
	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set (por contenedor)	18,00				
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		5	5	5
	Pasaje adicional (por contenedor, por camión en rodante y en toneladas en granel y sólido)	20	n.a.	20	20	20
	Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas (por contenedor)	100		A tratar		
	Aforo con uso de montacargas (por contenedor) / con cuadrilla en carga fraccionada (por tonelada)	45		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		n.a.
	Montacarga (por hora)	50	50	50		
	Portacontenedores (por hora)	200	200	200		



Uso de Grúa Móvil (por hora)	A tratar
------------------------------	----------

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

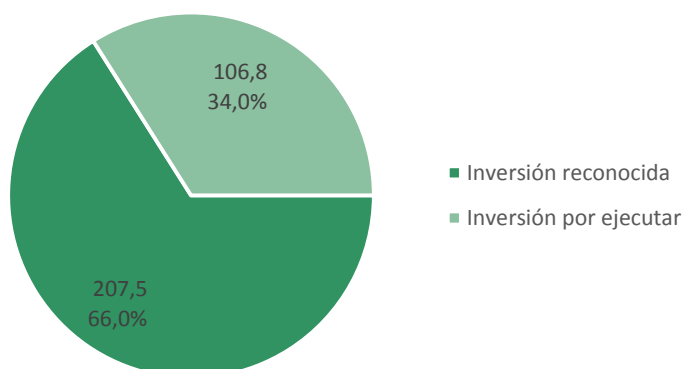
V. Inversiones y pagos al Estado

103. El Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 314,3 millones (incluye 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.
104. 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

105. La inversión ejecutada acumulada y reconocida por OSITRAN hacia el año 2016 ascendió a USD 207,5 millones, el cual representó el 66% del total comprometido.

Gráfico N° 17:
NIVEL DE INVERSIÓN RECONOCIDA 2010-2016
(% y millones USD, incluye IGV)



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

b. Pagos al Estado

i. Retribución

106. 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 US\$ 860 mil en 2016.

ii. Aporte por regulación

107. 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 US\$ 430 mil. El monto total transferido por ambos conceptos superó los US\$ 1 290 mil en el 2016.

VI. Desempeño operativo

108. 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.
109. 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.
110. 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

111. 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.

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

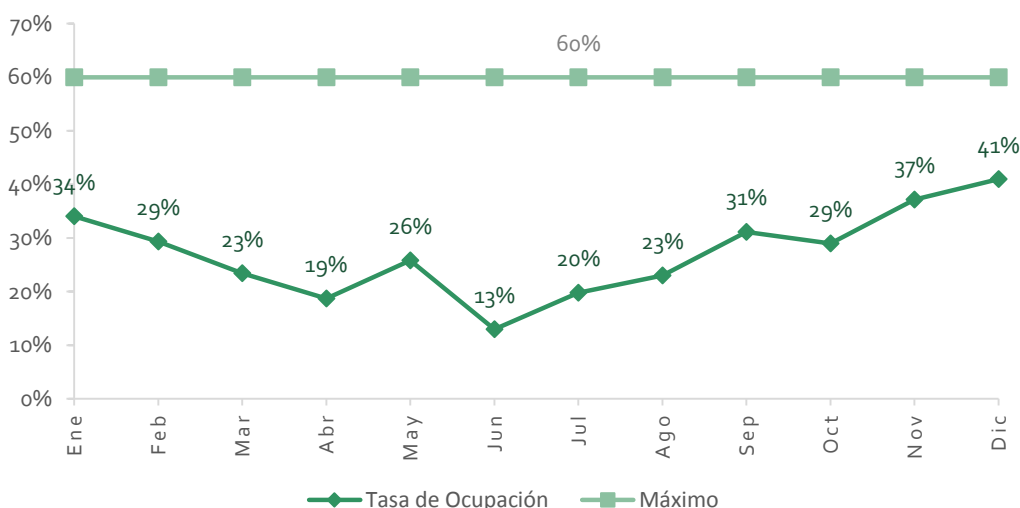
112. Durante el 2016, la tasa de ocupación del amarradero del muelle de contenedores se ubicó en un nivel promedio anual de 27,1%, menor al registrado en el año 2015 (31,5%).



Cabe recordar que la ocupación no debe superar el 60% desde que se inició su medición (octubre-2014).

113. En el Gráfico N° 18, se observa que la ocupación media fue mayor durante los meses de noviembre (37%) y diciembre (41%), tras ello, la tasa se ubicó de forma estable alrededor del 25% entre los meses de enero y octubre del año 2016.

Gráfico N° 18:
MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2015-2016
(%)



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

Niveles de servicio: indicadores comunes

114. 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 espigón²².

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

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

i) Tiempo de Espera de la Nave

115. 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:

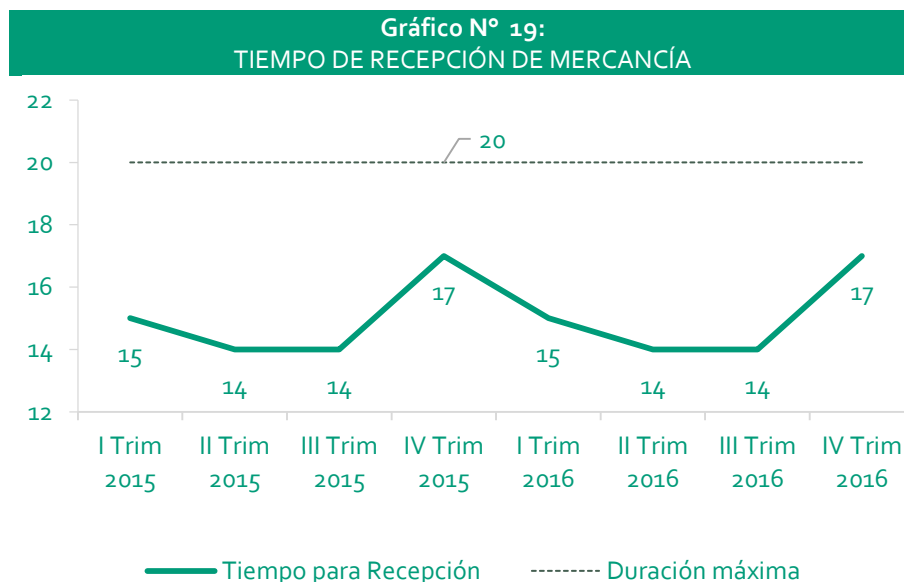
²² De acuerdo a la metodología aprobada por la APN.



- 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,
 - El tiempo de espera máximo de espera no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al Concesionario.
116. La medición de la operación individual no debe superar las 4 horas. Al respecto, durante el 2016, ninguna nave esperó más de 4 horas, de acuerdo a los términos antes expuestos.

ii) Tiempo de recepción de mercancía

117. 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 recepción en la terminal y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa.
118. Medido de forma trimestral, el promedio de los tiempos de recepción de mercancía no podrá ser superior a veinte (20) minutos.
119. Al respecto, el tiempo de recepción de la mercancía se redujo durante el año 2016 con un nivel promedio de 15,0 minutos.

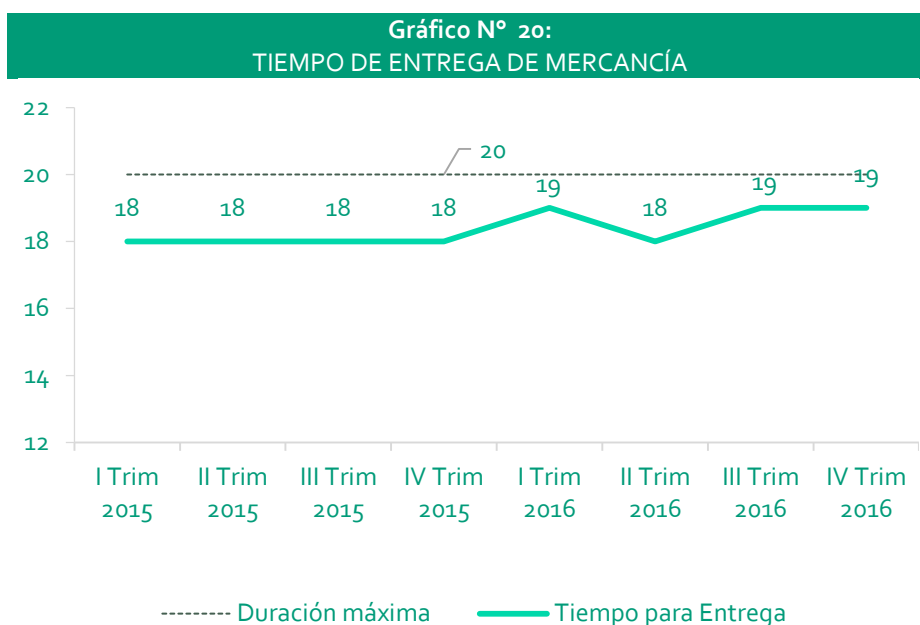


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



iii) **Tiempo de entrega de mercancía**

120. El tiempo correspondiente no debe exceder de treinta (20) 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.
121. Al respecto, el tiempo promedio trimestral de entrega de mercancía fue de 18,8 minutos durante el 2016 (Ver Gráfico N° 20)



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

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

122. 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.
123. 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.
124. 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.



125. Asimismo, los rendimientos del Cuadro 20, son aplicados desde que se superó la demanda de 180 mil TEUs y la instalación de las grúas adicionales. Cabe señalar que en el 2016 se culminó con la instalación de las grúas adicionales.

Cuadro N° 20: RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES			
Tipo de nave o carga	Muelle Contenedor 1/	Muelle Espigón 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 entrea de Obra de Etapa 1

2/ Una vez instaladas grúas en el muelle espigón

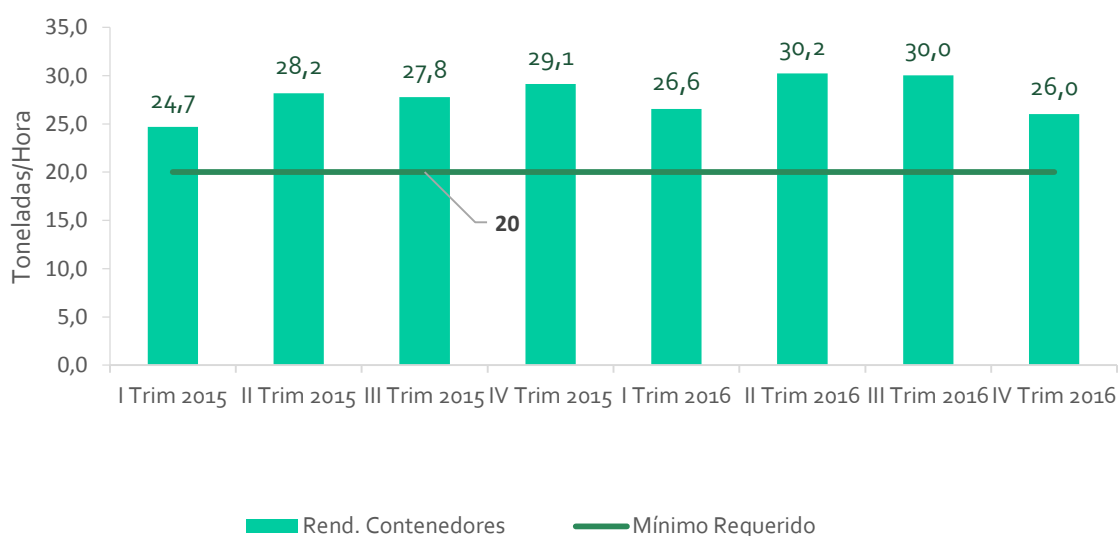
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

126. Respecto al muelle de contenedores, desde el décimo primer trimestre²³ 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.

127. Durante el 2016, la productividad en el rendimiento de movimiento de contenedores se ubicó en un promedio anual de 28,1 contenedores por hora-grúa. Asimismo, durante el segundo trimestre de 2016 alcanzó el rendimiento trimestral más alto de 30,2 contenedores por hora y un rendimiento promedio de 28,2 contenedores por hora-grúa.

Gráfico N° 21:
CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, 2015-2016



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²³ Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.



v) **Rendimiento trimestral de embarque/desembarque de carga no contenedorizada**

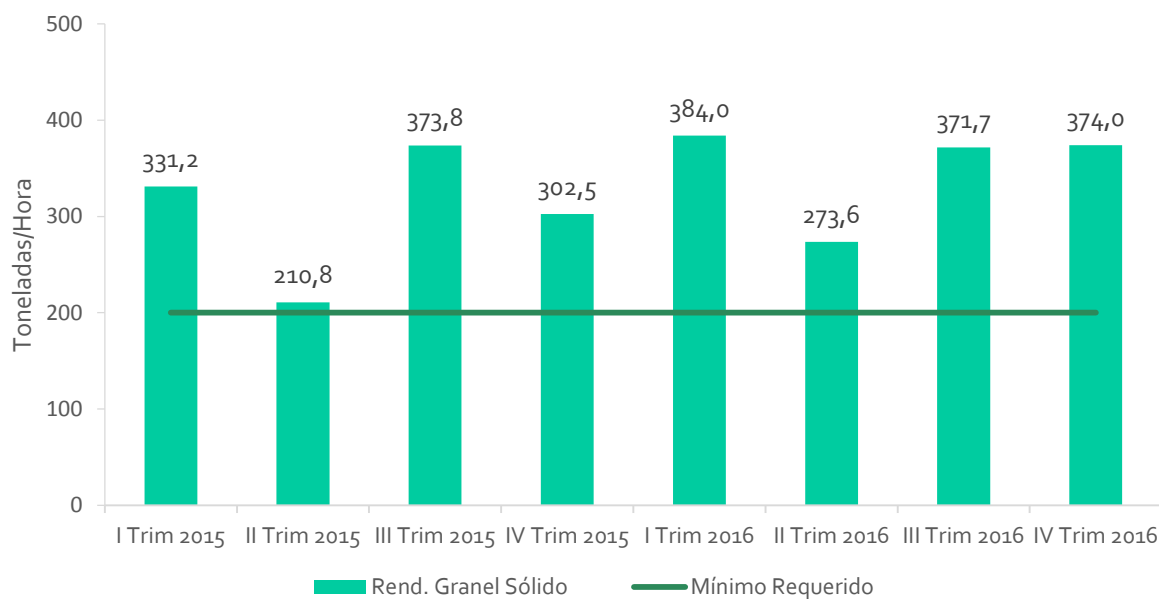
128. El rendimiento mínimo de embarque y desembarque de la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y rodante exigidos al Concesionario se incrementarán una vez que la demanda de TEUs supere los 300 000 en el Muelle Espigón (Ver Cuadro N° 21).

Cuadro N° 21: RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES			
Tiempo de atención a usuarios por Operación	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	130	300
3. Granel Sólido	Toneladas/Hora	200	400
4. Otras Cargas	Toneladas/Hora	80	150

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Gráfico N° 22:
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, 2015-2016
(Toneladas/Hora)



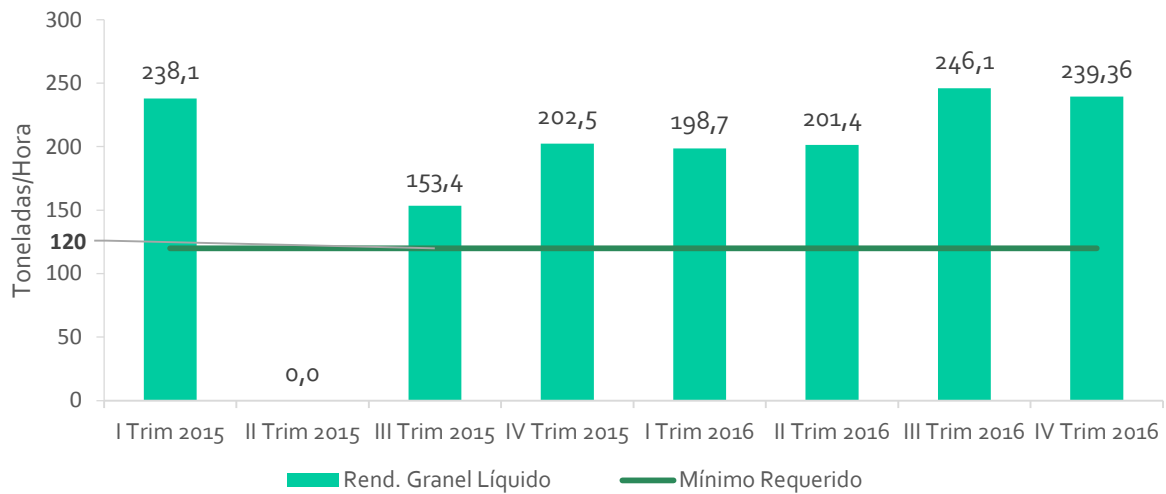
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

129. El rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel sólido en el 2016 fue de 350,8 toneladas por hora, rendimiento superior al mínimo exigido de 200 toneladas por hora.



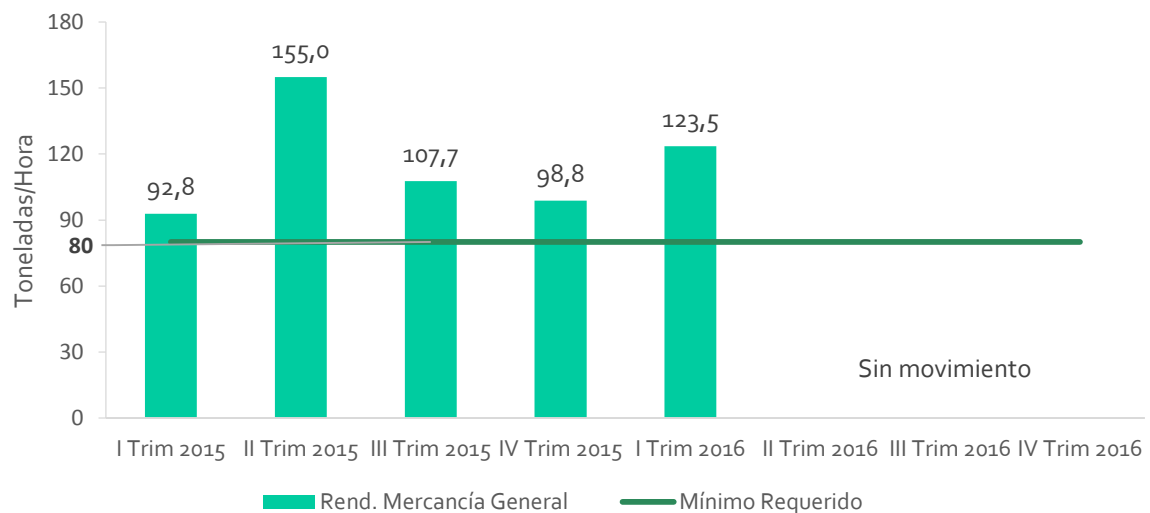
Gráfico N° 23:
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, 2015-2016



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

130. Asimismo, el rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel líquido en el 2016 fue de 221,4 toneladas por hora, rendimiento mayor al mínimo exigido de 120 toneladas por hora.

Gráfico N° 24:
RENDIMIENTO: MERCANCÍA GENERAL, 2015-2016



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

131. 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 2016 ascendió en 115,6 toneladas por hora.

132. Cabe recordar que no se movilizó carga de tipo rodante.

b. Accidentes

133. Durante el año 2016, el Concesionario registró nueve accidentes, que conllevaron a tener nueve personas heridas y ningún fallecido, mientras que en el año anterior se registraron seis accidentes, seis heridos y ningún fallecido.

c. Reclamos

134. En cuanto al número de reclamos durante el 2016, se registraron 10 reclamos por facturación o cobro de los cuales 9 han sido resueltos y 1 está en proceso.

Cuadro N° 22: RECLAMOS, 2016		
Materia	Presentados	Resueltos
Facturación o cobro	2	2
Daños de contenedor	3	3
Daños de estiba y equipos	4	4
Por mal estado de la bita de muelle	1	0
Total	10	9

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



VII. Conclusiones

135. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Terminal Portuario de Paita, identificando los principales factores de operación que han influido en el mismo.
136. El Puerto de Paita ha mostrado un desempeño positivo durante los periodos 2015 y 2016, lo cual se evidencia en los indicadores operativos de tráfico, los indicadores de eficiencia de los servicios.
137. 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.
138. La carga movilizada a través de la terminal disminuyó en 4,0%. En particular, la carga contenedorizada se incrementó en 2,3% desde el 2015 al 2016.
139. En el 2016, la estructura del tipo carga fue: contenedorizada (67,5%) y en menor medida a la carga no contenedorizada (32,5%); esta última principalmente carga de granel sólido. Asimismo, se observó un incremento en la movilización de contenedores en unidades (+3,7%)
140. La terminal se encuentra en la segunda etapa de inversiones. Al 2016, el total de estas ascendió a USD 207,5 millones y representa un 66% del monto de inversión comprometida.
141. 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.
142. Asimismo, los usuarios se han visto beneficiados por las menores tarifas en el nuevo muelle de contenedores, respecto a las cobradas en el antiguo muelle espigón. Dicha situación se deriva de la propuesta económica del Concesionario al momento de la puja en la subasta. Cabe señalar que las tarifas serán revisadas por primera vez en el año 2019, mediante el esquema regulatorio "Price cap".



Anexos

Anexo N° 1

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.			
Terminal Portuario de Paíta			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paíta	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">▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente).	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 10 de diciembre de 2010.<ul style="list-style-type: none">- Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto.- Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato.- 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.	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 13 000 000,00 (Trece Millones de Dólares)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ 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.▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 millones.▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 millones.	Cláusula 10.2. (p. 60)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Terminal Portuario de Paíta

		<ul style="list-style-type: none">▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 millones.	
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concedente garantiza al Concesionario:<ul style="list-style-type: none">- 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.- Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).- 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).▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador.	Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none">• Derecho de Concesión.• Ingresos de la Concesión, netos de Retribución, del aporte por regulación y de cualquier otro comprometido a entidades estatales.• Acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 10.3. (p. 68)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none">▪ Inversiones mínimas: USD 125,4 millones▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.	Propuesta técnica (Folio 069) Anexo 16
13	Obras a ejecutar	<u>Etapa 1:</u> Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13 m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.	Cláusula 6.4 (p. 43)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita

		<p><u>Etapa 2:</u> Equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 3:</u> Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 4 y siguientes:</u> que comprenderán las obras de inversión adicional y otras que el concesionario estime necesarias para la operación del Terminal.</p>	
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras mínimas.	Cláusula 6.35. (p. 50)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 1 000 y USD 500 000). ▪ Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000) ▪ Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000) ▪ Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000) ▪ Explotación de la Concesión: (entre USD 1 000 y 1 UIT) ▪ Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000) ▪ Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro) ▪ Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 1 000 y USD 3 000) 	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)
17	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Término por Vencimiento del Plazo. ▪ Término por Mutuo Acuerdo. ▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. ▪ Término por incumplimiento del Concedente. ▪ Término por decisión unilateral del Concedente. ▪ Término por fuerza mayor o caso fortuito. ▪ Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 88)
18	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a 	Cláusula 8.23. (p. 58)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita

		<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. ▪ 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. 	
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	<p>Cláusula 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. 	<p>Cláusula 8.14. (p. 54)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ <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 Paita no deberá exceder de cuatro (04) horas. ▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. ▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Muelle Espigón existente serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para naves full Container: 20 contenedor/hora-grúa • Para naves portacontenedor con otras cargas: 14 contenedor/hora-grúa 	<p>Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita

		<p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Nuevo muelle de contenedores serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para naves full Container: 25 contenedor/hora-grúa • Para naves portacontenedor con otras cargas: 20 contenedor/hora-grúa <p>Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral:</p> <p>Muelle Espigón Existente (Hasta alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paita):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roll on-Roll off: 110 t/h • Granel líquido: 120 t/h • Granel sólido: 200 t/h • Otras cargas: 80 t/h <p>Muelle Espigón Existente (A partir de alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paita):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roll on-Roll off: 250 t/h • Granel líquido: 300 t/h • Granel sólido: 400 t/h • Otras cargas: 150 t/h 	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. 	Cláusula 8.21. (p. 57)
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Internacional USD metro eslora-hora</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 1,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 0,55 ▪ En función a la carga: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Carga Rodante (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 40,00 - <u>Carga Fraccionada (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 13,00 - <u>Contenedor 20"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 120,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 130,00 - <u>Contenedor 40"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 151,43 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 195,00 - <u>Granel Sólido (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 6,00 	Anexo 5



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Terminal Portuario de Paíta

		<u>- Granel Líquido (USD/Ton)</u> Ambos muelles USD 1,50	
24	Retribución al Estado	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.	Cláusula 8.22. (p. 58)
25	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u> 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> <u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u> 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)	Cláusula 10.1.2.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita

		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>	
--	--	--	--



Anexo N° 2

Tarifario de Servicios Especiales Terminales Portuarios Euroandinos, 2016

TIPO DE CARGA: CARGA FRACCIONADA				
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro de la misma	Ton.	18	57,96
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otra bodega	Ton.	36	115,92
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otros bodega vía mu	Ton.	36	115,92
Servicios especiales - estiba	Manipuleo en Muelle Carga Estándar (hasta 3 To	Ton.	8	25,76
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	418,6
Servicios especiales - otros	Controll PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	161
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa móvil	Hora		A tratar
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Estánda		Libre	
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	0,17	0,5474
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Día	0,34	1,0948
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	0,65	2,093
Almacenaje de carga fraccionada	Adicional a los precios de almacenaje por almace	Ton./Día	0,3	0,966
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	5	16,1
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimeinto extra)	Camión	50	161
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Manipuleo de cargas especiales o sbredimension	Unidad		A tratar
Servicios especiales - otros	Limpieza de Muelle	Ton.	0,8	2,576
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	96,6
Servicios especiales - otros	Anulación o cambio de factura	Factura	12	38,64
Servicios especiales - otros	Personal para manteo de Tolvas	Jornada	60	193,2
Servicios especiales - otros	Alquiler de equipos			
Servicios especiales - otros	Porta contenedores	Hora	200	644
Servicios especiales - otros	Spreaders	Jornada	100	322
Servicios especiales - otros	Montacarga	Hora	50	161
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	161
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	20	64,4
Servicios especiales - otros	Aforo con cuadrilla	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Uso de barrera de Contención	Día/Fracción	430	1384,6
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora		A tratar



TIPO DE CARGA: CARGA RODANTE				
SERVICIO ESPECIAL EN FUNCIÓN A LA NAVE		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro del mismo nivel	Ton.	40	128,8
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro nivel de la	Ton.	60	193,2
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga via muelle	Ton.	76	244,72
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares		50	161
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil			A tratar
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Estánda		Libre	
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	2,5	8,05
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Día	5	16,1
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	10	32,2
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	2,5	8,05
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimeinto extra)	Unid.	20	64,4
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	96,6
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	38,64
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	644
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	322
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	161
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Alquiler de equipos	Servicio de control de pasaje	Vehículo	50	161
Alquiler de equipos	Uso de Barrera de Contención	Día/Fracción	430	1384,6
Alquiler de equipos	Uso de Frúa Móvil	Hora		A tratar

TIPO DE CARGA: GRANEL SÓLIDO				
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro del mismo nivel	Ton.	5,82	18,7404
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro bodega	Ton.	6,2	19,964
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	418,6
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	161
Servicios especiales - otros	Uso de Frúa Móvil	Hora		A tratar
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Ton.	5	16,1
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimeinto extra)	camión	20	64,4
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	96,6
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	38,64
Servicios especiales - otros	Manteo de camiones	camión	11	35,42
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pasaje	Vehículo	50	161
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	15	48,3
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Uso de Barra de Contención	Día/Fracción	430	1384,6
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora		A tratar

(*) Vigente a partir de 06/12/2016.

Puede ser este tarifario en: http://www.puertopaita.com/archivos/notas/821_TARIFARIO_V10_061216a.pdf

1/ Cambio de posición de la carga, pasando por el patio, se utiliza en una misma bodega o bay hay más de cuatro unidades que requieran que dicha carga sea movilizada al patio 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 unicamente según contrato o convenio particular.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos



Anexo N° 3 Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario de paíta - TPE

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2010-2016

a. Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Naves atendidas (Alto Bordo)	Unidades	405	470	440	477	514	496	493
Carga total atendida	Toneladas	1 109 000	1 410 979	1 513 919	1 519 122	1 711 874	2 227 431	2 138 610
Carga por tipo de operación:								
Exportación	Toneladas	798 480	996 982	1 133 463	1 095 061	1 193 411	1 310 710	1 313 082
Importación	Toneladas	266 160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749	813 169
Cabotaje	Toneladas	44 360 a/	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322	7 019
Transbordo	Toneladas	-	469	200	3 569	1 039	1 592	5 340
Tránsito	Toneladas	-	-	70	206	-	57	-
Carga por tipo de producto:								
Contenedorizada	Toneladas	787 390	1 111 602	1 157 766	1 157 766	1 313 186	1 428 377	1 442 570
Fraccionada	Toneladas	66 540	32 902	59 341	59 341	53 834	23 428	40 486
Graneles Líquidos	Toneladas	33 270	27 053	42 767	42 767	64 446	35 792	82 185
Graneles Sólidos	Toneladas	221 800	239 421	259 428	259 248	280 409	739 833	573 369
Rodante	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-
Contenedores (unidades)	Unidades	75 952	89 903	96 087	96 087	109 447	119 346	123 520
Contenedores (TEU's)^{1/}	Unidades de TEUs	126 466	152 154	165 751	165 751	192 628	210 595	215 014

b. Ingresos

Ingresos	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Servicios a la carga:								
Manipuleo	Miles de dólares	14 537	16 864	19 100	20 428	21 238	19 046	21 479
Suministro de energía	Miles de dólares	237	902	1 920	2 156	3 188	3 671	4 242
Almacenaje	Miles de dólares	33	36	94	177	114	162	481
Alquiler de equipos	Miles de dólares	69	82	47	80	37	38	153
Otros servicios	Miles de dólares	370	736	942	1 804	3 098	8 590	7 731
Servicios a la nave:								
Movilización de carga	Miles de dólares	112	88	1 009	141	235	205	549
Amarradero	Miles de dólares	454	812	194	1 075	1 081	1 451	1 549
Servicios de apoyo	Miles de dólares	11	54	93	229	225	172	
Otros servicios	Miles de dólares	100	303	604	741	715	324	249
Otros Ingresos:								
Servicios portuarios imputados a activos	Miles de dólares						-16 131	-17 099
Ingresos por servicios de Construcción	Miles de dólares			39 201	79 739	36 459	78	14 429
Total		15 923	19 877	63 204	106 570	66 390	17 606	33 763

c. Ocupación de amarradero

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Muelle Espigón Multipropósito	Porcentaje	21%	31%	33%	32%	33%	27%	20%
Muelle de Contenedores	Porcentaje	Inicia operaciones a partir de octubre de 2014				26%	32%	27%

a/ Incluye cabotaje, tránsito y transbordo

1/ Ena 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.

2/ En el año 2015, los ingresos operativos por servicio de carga y a la nave ascienden a US\$ 33 659 miles. Los servicios portuarios imputados a activos financieros ascienden a US\$ 16 131 miles y corresponde a la aplicación del Ingreso Mínimo Anual Garantizado desde los ingresos ordinarios por operación, el cual de acuerdo al Contrato de Concesión es generado a partir del año siguiente de la culminación de la fase de Obras Obligatorias, culminadas y aprobadas en octubre de 2014.

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 440 5115

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Luis Ricardo Quesada Oré
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación (e)

ELABORACIÓN

Víctor Alejandro Chang Rojas