



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Terminal Portuario de Paita

### 2017

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





# Contenido

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	5
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA</b> .....	7
I.1 Composición de la Empresa .....	7
I.2 Principales características del contrato de concesión.....	7
I.3 Área de Influencia .....	9
I.4 Principales Activos de la Concesión .....	10
I.5 Hechos Importantes .....	15
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	15
II.1. Servicios regulados.....	15
II.2. Servicios no regulados .....	17
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	18
III.1. Principales clientes .....	18
III.2. Evolución del tráfico de naves y carga.....	20
III.3. Evolución del tráfico por tipo de operación .....	22
<b>IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS</b> .....	31
IV.1. Servicios Regulados.....	31
IV.2. Cargos de acceso .....	33
IV.3. Servicios no regulados .....	33
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	35
VI.1. Inversión ejecutada.....	35
VI.2. Pagos al Estado.....	36
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	37
VI.1. Niveles de servicio .....	37
VI.2. Accidentes.....	43
VI.3. Reclamos .....	43
<b>VII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE CONCESIONARIO</b> .....	43
<b>VIII. CONCLUSIONES</b> .....	44
<b>ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> .....	46
<b>ANEXO N° 2: TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES</b> .....	53
<b>ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO</b> .....	56



## FIGURAS

FIGURA N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE PAITA .....	9
FIGURA N° 2: GRÚAS EN LA TERMINAL PORTUARIO DE PAITA.....	14
FIGURA N° 3: CADENA LOGÍSTICA DE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO .....	16
FIGURA N° 4: SERVICIOS ESPECIALES .....	35

## 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, 2016-2017.....	18
CUADRO N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2016-2017.....	19
CUADRO N° 11: CLIENTES: EXPORTACIONES POR PRODUCTO, 2017 .....	19
CUADRO N° 12: CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2016-2017.....	25
CUADRO N° 13: CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO.....	27
CUADRO N° 14: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2016-2017 .....	30
CUADRO N° 15: TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2016-2017.....	32
CUADRO N° 16 CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES .....	33
CUADRO N° 17: PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2017 .....	34
CUADRO N° 18: RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES.....	40
CUADRO N° 19 RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES .....	41

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2016-2017 .....	20
GRÁFICO N° 2: NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2016-2017 .....	20
GRÁFICO N° 3: NAVES POR TIPO DE CARGA, 2016-2017.....	21
GRÁFICO N° 4: CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2016-2017.....	21
GRÁFICO N° 5: CARGA TOTAL, 2016-2017.....	22
GRÁFICO N° 6: ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2016-2017.....	23
GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2016-2017.....	23
GRÁFICO N° 8: CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2016-2017 .....	24



GRÁFICO N° 9: CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2016-2017.....	24
GRÁFICO N° 10: TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2016-2017.....	26
GRÁFICO N° 11: TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2016.....	27
GRÁFICO N° 12: TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2016-2017 .....	28
GRÁFICO N° 13: TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2016-2017 .....	28
GRÁFICO N° 14: MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2016-2017.....	29
GRÁFICO N° 15: MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2016-2017.....	29
GRÁFICO N° 16: NIVEL DE INVERSIÓN RECONOCIDA 2010-2016 .....	36
GRÁFICO N° 17: MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2016-2017.....	38
GRÁFICO N° 18: TIEMPO DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA .....	39
GRÁFICO N° 19: TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA.....	39
GRÁFICO N° 20: CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, 2016-2017 .....	41
GRÁFICO N° 21: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, 2016-2017.....	42
GRÁFICO N° 22: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, 2016-2017 .....	42
GRÁFICO N° 23: RENDIMIENTO: MERCANCIA GENERAL, 2016-2017.....	43
GRÁFICO N° 24: EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO, 2016- 2017 1/ .....	44



# INFORME DE DESEMPEÑO 2017

## TERMINAL PORTUARIO DE PAITA



### RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP), identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.

El Terminal Portuario de Paita se encuentra bajo la administración de la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE o Concesionario) desde su entrega en concesión en marzo del año 2009. El proyecto es autosostenible y tiene una vigencia de contrato de 30 años, durante los cuales el compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, siendo el nivel de ejecución reconocida al término del año 2017 de 66,3%.

Actualmente, el terminal portuario 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

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 (es decir, durante 2019), OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas, para lo cual utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X. 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 2017, se observa una ligera disminución del total de carga movilizada en el terminal portuario (-0,9%), aunque la carga de contenedores aumentó en 3,4% (superando los 223 mil TEUs). Durante el 2017, la principal carga transportada fue el sulfato de amonio (21%), la urea (19%), el maíz (16%) y el trigo (14%).

En relación al tipo de carga, se aprecia que en el terminal portuario se moviliza principalmente carga de contenedores (71,2%) y carga granel sólido (24,6%); mientras que el resto de carga correspondió a granel líquida y fraccionada (4,2%), no habiéndose producido movimientos de carga rodante. Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 61,2%, las importaciones el 37% y el movimiento de cabotaje, transbordo y tránsito son prácticamente nulos (1,8%).

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. Conforme al Anexo 3, las obras que proponga el Concesionario deben cumplir con los 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 2017 el Concesionario cumplió con todos los niveles mínimos. Asimismo, se han establecido niveles mínimos de movimiento de carga de contenedores y de carga no contenedorizada en ambos



muelles. Respecto a las mediciones hechas, el Concesionario mantuvo sus niveles de productividad por encima de los umbrales fijados.

El tiempo de atención de una nave se mantuvo por debajo de las 4 horas máximas establecidas, el tiempo de atención para la recepción y despacho de mercadería se ubicó por debajo de los 20 minutos máximas de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. La ocupación de amarradero, indicador de congestión del Puerto, se ubicó por debajo del 60% máximo permitido en el amarradero de contenedores (11,7%) durante el 2017.

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 2017, al haberse alcanzado un promedio de 29,29 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 2017, el 86,6% del total de contenedores se movilizó a través de dicho muelle, y el resto (13,4%) 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 1,2 millones de soles en el 2017.



---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2016

## CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

---

### I. Aspectos Generales de la Empresa

#### I.1 Composición de la Empresa

1. Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (TPE) está conformada por las empresas Cosmos Agencia Marítima S.A.C., Tertir – Terminais de Portugal S.A. y Mota-Engil S.A., con una participación del 50%, 40% y 10% del capital, respectivamente.
2. 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 2017, 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.
3. 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.

#### I.2 Principales características del contrato de concesión

4. 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.
5. El 10 de diciembre del año 2010, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, la cual está relacionada con el acceso al financiamiento para el desarrollo del proyecto. De esta manera, se modificó e incorporó algunas definiciones relacionadas con las inversiones adicionales<sup>1</sup>. Asimismo, se modificó la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales<sup>2</sup> y la caducidad de la Concesión<sup>3</sup>. Actualmente ésta es la única adenda suscrita.
6. El Puerto fue concesionado bajo el esquema monooperador<sup>4</sup> (i.e. verticalmente integrado), teniendo el Concesionario derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusulas 2.5 del Contrato

---

<sup>1</sup> Se modificaron las cláusulas 1.18.54 "Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales", 1.18.62 "Inversiones Adicionales", además se incluyeron las cláusulas 1.18.103 "Fideicomiso de Inversiones Adicionales", 1.18.104 "Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales", 1.18.105 "Tasa de Inversión Adicional", 1.18.106 "Garantía de Accionistas Originales del Concesionario".

<sup>2</sup> Las partes acordaron modificar la cláusula 10.2.2.1 y el primer párrafo de la cláusula 10.2.2.2 de la sección X.

<sup>3</sup> Se incorporaron los literales o) y p) a la cláusula 15.1.3 y 9.1, además se modificaron el literal f) de la cláusula 15.1.3, 15.16, 15.17, el último párrafo de la sección XV, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 y 9.8 de la sección IV del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> De acuerdo al modelo de negocio portuario descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Terminal Portuario de Paita es un puerto que opera bajo la modalidad de Puerto Landlord Port. En un modelo Landlord Port, 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).





de Concesión). Solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.

Cuadro N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	
Tipo de concesión	Autosostenible
Area de la Concesión	Área de 120.83 hectáreas
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional.
Inversión referencial	USD 266,9 millones
Etapas de Ejecución de Obras	Etapas 1, 2, 3 y la 4 de Inversiones Adicionales
Inversión realizada al 2017	USD 206,5 millones
Fecha de inicio de operaciones	07 de octubre de 2009
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	1
Modalidad	DBFOT Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario.
Régimen Económico [1]	Primera revisión de tarifas: 2019

[1] A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de Muelle de Contenedores, el Regulador realizará la primera revisión de Tarifas de los Servicios Estándar aplicando el mecanismo regulatorio de RPI-X establecido en el RETA. La construcción del Muelle de Contenedores correspondiente a la Primera Etapa de inversión culminó en octubre del 2014. 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.

7. El desarrollo de 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.
8. 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 conforme a la metodología de precios tope ("*price cap*") según la fórmula RPI-X<sup>5</sup>. Durante los 5 primeros años, el factor de productividad (factor X) será igual a cero; luego de lo cual corresponderá a OSITRAN revisar las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
9. Considerando que el Nuevo Muelle de Contenedores inició sus operaciones en el 2014<sup>6</sup>, se tiene que la primera revisión tarifaria por factor de productividad será llevada a cabo durante 2019, es decir, transcurridos 5 años desde el inicio de las operaciones de dicho muelle.

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

<sup>6</sup> 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.





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



Fuente: Mota Engil Perú

10. 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.
11. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el terminal portuario de Paita, la cual asciende al 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>7</sup>.

### **I.3 Área de Influencia**

12. El terminal se ubica al norte de Piura en la provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Este es el principal puerto de atraque directo<sup>8</sup> del norte peruano y moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general. Dada su ubicación, posee una zona natural de influencia con las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.
13. Asimismo, el terminal de Paita constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte que se encuentra actualmente en ejecución. Dicho proyecto contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través 995 Km de carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial a través del nuevo puerto de Yurimaguas. De esta forma abre la posibilidad de conexión de Norte del Perú con el Brasil.

<sup>7</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

<sup>8</sup> Los puertos de atraque directo son aquellos puertos que disponen de infraestructura física y equipamiento portuario suficiente para que naves mercantes puedan ser atracadas o amarradas a muelles; y realizar operaciones embarque y desembarque directamente desde tierra a nave o viceversa. (DS N° 10-99-MTC)



14. 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 m<sup>2</sup>. La principal carga movilizada corresponde a la banana, mariscos y frutas. Además, el puerto cuenta con un sistema de seguridad CCTV <sup>9</sup> y certificaciones ISPS CODE.<sup>10</sup>

#### I.4 Principales Activos de la Concesión

15. El desarrollo de la infraestructura y equipamiento está sujeta a la ejecución de las inversiones programadas en cada Etapa de Inversión.
16. La inversión referencial asciende a USD 311,6 millones (incluido IGV), monto que 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.
17. 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.
18. 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	USD 99,8 millones
	El 09-10-2014, la APN hace entrega oficial de Acta de aprobación de	
Etapa II	De acuerdo al Contrato, se inicia a partir de que se supere los 180 mil	USD 32,8 millones
	Se inició efectivamente a partir cuando al término del año 2015, TPE	
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	USD 118,9 millones

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

19. 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).

<sup>9</sup> CCTV: Circuito cerrado de televisión. Es una tecnología de video vigilancia visual.

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



Cuadro N° 3:  
INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA

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

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### **Infraestructura**

20. 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.
21. De esta manera al 2017, la principal infraestructura portuaria se encuentra conformada por un muelle espigón con cuatro amarraderos y una longitud de 365 mts, un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 300 mts y un área de respaldo pavimentado. Asimismo, como parte de la infraestructura se tiene un tanque cisterna de agua de capacidad de 540 metros cúbicos (Ver Cuadro N° 4). Además, durante el año 2017, se ha finalizado la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.



Cuadro N° 4: INFRAESTRUCTURA REALIZADA	
<b>Infraestructura inicial recibida por el concesionario</b>	
Muelle espigón — Capacidad atención de naves de 25 000 TRB	
Amarradero 1A y 1B — longitud de 200 m. y 10 m. de profundidad	
Amarradero 1C — longitud de 165 m. y 7,62 m. de profundidad	
Amarradero 1D — longitud de 165 m. y 8,53 m. de profundidad	
<b>Inversiones en infraestructura realizadas por el Concesionario</b>	
Muelle de Contenedores de 300 m. de longitud	
Pavimentación del Patio de Respaldo de Muelle de área de 12.5 has	
Adquisición de 02 Grúas RTG's y 01 Grúa Pórtico STS	
Remoción de la embarcación pesquera Cráter	
<b>Obras civiles - Inversiones Adicionales</b>	
Dragado, relleno y enrocados, sistemas de agua y obras menores	
Plataforma de containers refrigerados	
Conexiones eléctricas en terminal	
Lavadero RTG	
2 grúas móviles GM	
Cisterna de combustible de 10 800 galones	
Reubicación de tubería de etanol	
Tanque cisterna de agua de 540 m <sup>3</sup>	
Dragado de anal de maniobra de muelle espigón a -13m	
Reforzamiento de defensas de muelle existente	
Sistema Operativo del Terminal - TOS	
Adquisición de Ambulancia	
Ampliación de zona REEFER Etapa 01	

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

### Equipamiento

22. 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.
23. 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.
24. 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 SuperPost 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.

25. 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.
26. 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.
27. 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 Portuario 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.

28. 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.

### Certificaciones

29. Adicionalmente se encuentra en ejecución la implementación de Herramientas Tecnológicas para la gestión Administrativa y Operativa del Puerto cuyo monto aprobado asciende a USD 3,44 millones. El proyecto ha venido desarrollándose de acuerdo a lo programado, habiéndose concretado la adquisición de las licencias del software<sup>11</sup> NAVIS SPARC N4 V 2.6 (TOS), la implementación de red de fibra óptica que interconecta al Datacenter operativo con el Datacenter del Edificio Administrativo y la infraestructura de servidores que soportará el software operativo.
30. TPE obtuvo la certificación ambiental ISO 14001-2004, el ISO 9001:2008 y OHSAS 18001:2007, bajo la supervisión de Bureau Veritas<sup>12</sup>, las cuales mejoran la calidad de los procesos operativos respecto al medio ambiente y al cuidado de la seguridad del trabajador.

<sup>11</sup> T.O.S (Sistema Operativo de Terminales, por su sigla en inglés). Navis N4 es un aplicativo para la planificación y control (gráfico dinámico) en tiempo real de las operaciones portuarias marítimas. Actualmente, el TOS es implementado por más de 120 operadores de terminales marítimos avanzados. Está orientado a optimizar la eficiencia de la productividad de terminales de contenedores.

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





## I.5 Hechos Importantes

31. El TPE informó que, como parte de su compromiso con el desarrollo del puerto, realizó una inversión de USD 500 mil durante 2017 para la adquisición de una ambulancia, a fin de atender con mayor facilidad las emergencias que puedan ocurrir durante el desarrollo de actividades. Asimismo, se realizó la ampliación de la zona Reefer (Etapa 1) implementándose 504 tomas reefers más, lo cual permitió atender más eficientemente las campañas.
32. Como parte del compromiso para mejorar la calidad operativa, en el 2017 se culminó la implementación del nuevo sistema operativo del terminal – Navis N4. Asimismo, se culminó con la implementación de Programa “Terminal Operations Software” (T.O.S).

## II. Oferta de servicios prestados

33. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del Terminal, a partir de la toma de posesión. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.
34. Los servicios estándar se encuentran sujetos a la regulación de tarifas mientras que los servicios especiales le otorgan derecho al Concesionario de cobrar un precio no regulado.

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

Fuente: OSITRAN

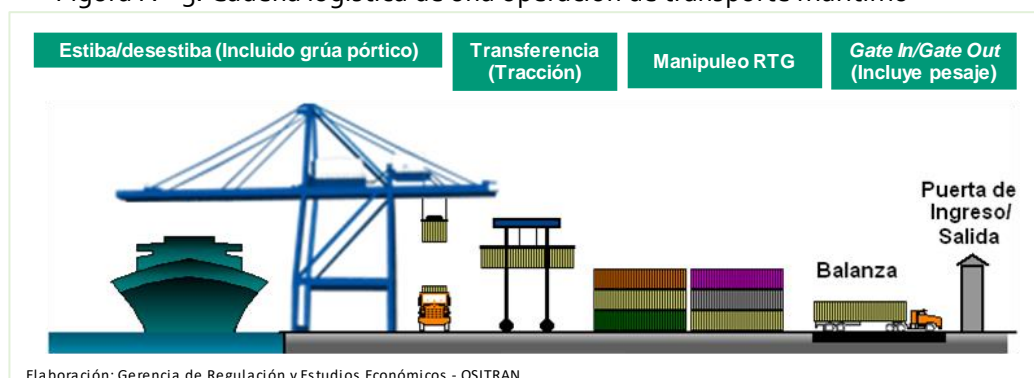
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### II.1. Servicios regulados

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



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



### Servicios Estándar

36. Los servicios estándar son aquellos servicios que por sus características operativas son esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga. Estos se encuentran regulados mediante una tarifa tope, de tal forma que el concesionario puede cobrar como máximo la tarifa determinada por el regulador. Cabe señalar que, los servicios estándar son brindados de forma obligatoria por el concesionario a todo usuario que lo solicite, de acuerdo con la cláusula 8,17 del Contrato de Concesión.
37. Los servicios estándar pueden clasificarse según el alcance de los mismos, ya sea que se trate de servicios brindados en función a la nave o en función a la carga (ver Cuadro N° 8)

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

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. El alcance del servicio estándar a la nave incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre, estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.



39. Por su parte, los servicios de embarque y descarga son clasificados de acuerdo con el tipo de carga (contenedores, general o fraccionada, rodante, granel sólida y líquida). En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
40. En el caso de los transbordos, la tarifa por el servicio estándar en función a la carga se cobra una sola vez desde la descarga hasta el embarque en la otra nave, incluyendo los 48 días de permanencia libre de pago.
41. Los servicios descritos incluyen la prestación y los gastos derivados de trámites administrativos vinculados a la operación. 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.

### **Servicios sujetos a régimen de acceso**

42. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de monooperador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje<sup>13</sup> y remolcaje<sup>14</sup>. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de las 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 a lo establecido en el artículo 49 del REMA, 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 remolcaje<sup>15</sup> es brindado por las empresas TRAMARSA e Ian Taylor Perú S.A.C. El servicio de practicaje es brindado por TRAMARSA, Ian Taylor Perú S.A.C. y Triton Maritime Services S.A.C.<sup>16</sup>

## **II.2. 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

<sup>13</sup> De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de TPE, el practicaje se define como el servicio que se brinda con el propósito de asesorar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, 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.

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

<sup>15</sup> 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.

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



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 no son regulados por tarifas.

47. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario (ver Anexo N° 2) entre los cuales se encuentran los servicios para carga contenedorizada, carga general o fraccionada, carga rodante, carga granel sólido, y carga granel líquido; todas ellas en función a la nave y a la carga. Además, se encuentra el servicio de abastecimiento para naves y para pasajeros turistas

### III. Demanda de servicios prestados

#### III.1. Principales clientes

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

Cuadro N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2016-2017					
Año 2016			Año 2017		
Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación	Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación
Sea Trade	53	10%	Sea Trade	59	12%
Hamburg Süd Peru	38	7%	Seaboard	46	9%
Sea Land	37	7%	Hapag Lloyd AG	45	9%
Mitsui OSK Lines Ltda	35	7%	Sea Land	42	8%
American President Line	34	6%	Hamburg Süd Peru	22	4%
Hapag Lloyd AG	21	4%	American President Line	21	4%
Maersk Line	21	4%	MSC Mediterranean Shipping	16	3%
MSC Mediterranean Shipping	19	4%	Maersk Line	9	2%
Otros	269	51%	Otros	235	47%

Nota: En el año 2015 las otras líneas navieras incluyen otras 12 empresas, mientras que en el 2016 incluyen otras 16 empresas.  
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. El servicio de transporte marítimo internacional es prestado por las líneas navieras, las cuales pueden brindar servicios de línea regular o rutas fijas, servicios de barcos sin trayecto fijo y/o servicios Industriales.
50. Durante 2017, las principales líneas navieras que operaron en el terminal portuario de Paita son Sea Trade (12%), seguido de la línea naviera Hamburg Süd Peru cuya participación paso de 7% en el 2016 a 4% en el 2017 (ver Cuadro N° 9).
51. Como se aprecia, MAERSK Line ha visto disminuir su participación de 4% en el 2016 a 2% en el 2017. Dicha línea naviera perteneciente al Grupo A.P.Moller – Maersk y con más de 20 años de experiencia, ofrece a sus clientes una gran cobertura internacional con recaladas internacionales en el Puerto del Callao y Paita desde y hacia el lejano Oriente, con transbordos en Panamá.
52. 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 agencias marítimas que operan en el TPP.

Cuadro N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2016-2017					
Año 2016			Año 2017		
Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación	Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación
Trabajos Marítimos SA	139	26%	Trabajos Marítimos SA	117	24%
Cosmos Agencia Marítima	102	19%	Cosmos Agencia Marítima	73	15%
DOLMAR	62	12%	Ian Taylor SAC	65	13%
Ian Taylor SAC	60	11%	B & M	41	8%
TMA	41	8%	TPP	36	7%
TPP	36	7%	Serpac	25	5%
Otros	87	17%	Otros	138	28%

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 Ian Taylor SAC, las cuales concentraron el 56% y 52% del total de naves atendidas durante los años 2016 y 2017, respectivamente.
54. 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. 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 Por su parte, Ian Taylor & Company tiene presencia en el Puerto de Callao y el terminal portuario de 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, 2017			
Tipo	Producto	Participación	Clientes
Hidrobiológicos	Pota	12%	Proanco, CNC
	Harina de pesca	4%	Copeinca, Marine Feeds
	Aceite de pesca	2%	ONC SAC, Austral Group, Pesquera Hayduk
Agroindustriales	Banano	18%	Cepibo, Asoc. Banano Saman & Anex
	Mango	13%	Sunshine Export, Camposol, Broom Perú
	Café	9%	Perales Huarancuna, Comercio & Cía
	Uva	10%	Eco acuícola, Camposol, Soc. Agrícola Rapel
Otros		32,00%	

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

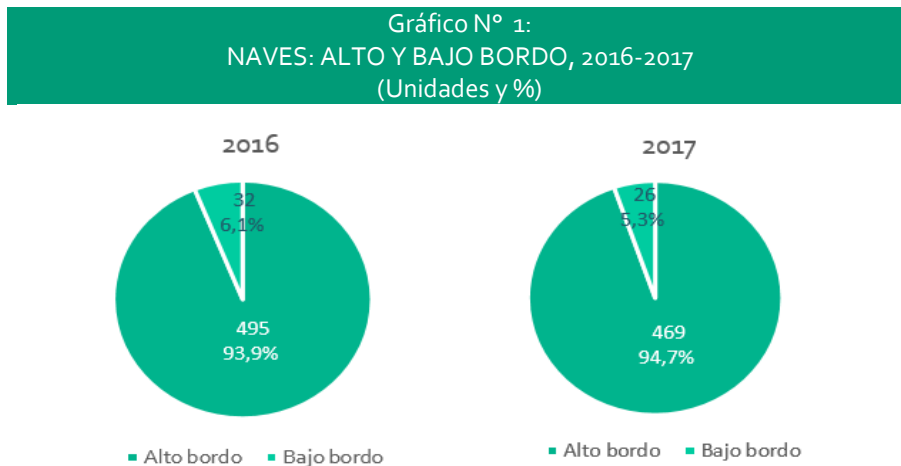
56. Por otro lado, el terminal atiende una diversidad de clientes vinculados a la exportación de productos derivados de la agroindustria como mangos y uvas (Camposol), banano (Cepibo), y la importación de fertilizantes como la úrea y el sulfato de amonio (Molinos y Cía), así como productos pesqueros como la pota (Proanco) y la harina y aceite de pescado (Copeinca, Pesquera Hayduk).



### III.2. Evolución del tráfico de naves y carga

#### Tráfico de naves

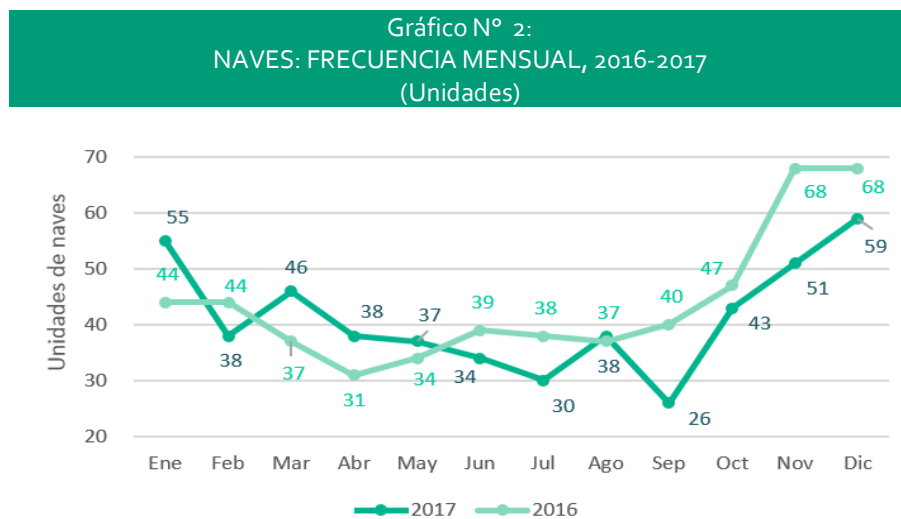
57. En el año 2017, TPE atendió 495 naves, cantidad inferior en 32 naves con respecto al resultado del año anterior, lo que representó una disminución de 6,07%. Entre el 2016 y 2017, la participación de las naves de alto bordo y bajo bordo se redujo en 5,3% y 18,8%, respectivamente.



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 en 2017, el terminal portuario de Paita recibió la mayor cantidad de naves durante los meses de enero y diciembre, con un total de 55 y 59 unidades, respectivamente. Por su parte, los meses donde se reportaron un menor número de naves fueron julio y septiembre, registrándose 30 y 26 unidades, respectivamente. En comparación con el 2016, los meses que arribaron un mayor número de naves correspondió a noviembre y diciembre con 68 naves en ambos meses, mientras que el mes de abril correspondió al mes donde recalaron un menor número de naves (31) en el 2016.



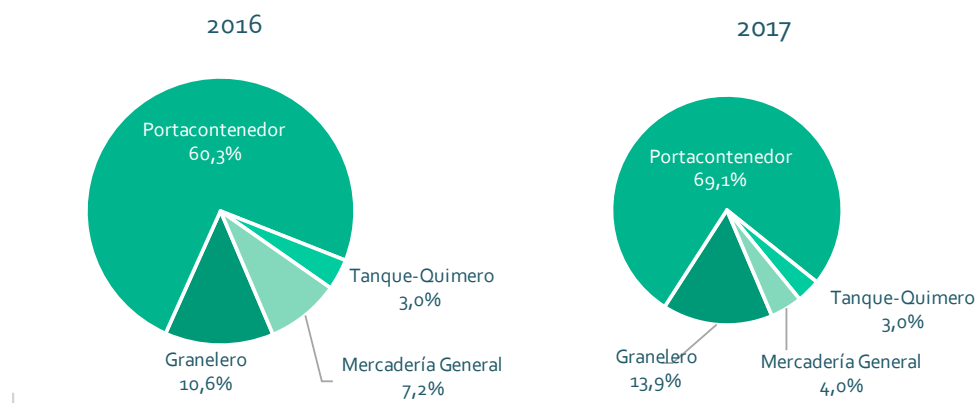
Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



59. En cuanto al tipo de naves según carga, las naves portacontenedores representaron el 69,1% del total de naves que atracaron en el terminal portuario en el 2017, seguido de las naves de tipo granelero con 13,9%. El resto de naves comprendieron el 7% y corresponden a naves de mercadería general, tanques quimiqueros, remolcadores, pesqueros, barcasas y lanchas. En comparación con el año 2016, se evidencia mayor proporción de naves en contenedores en el 2017 (69,1% vs 60,3%) y graneleras (13,9 vs 10,6%)

Gráfico N° 3:  
NAVES POR TIPO DE CARGA, 2016-2017  
(%)



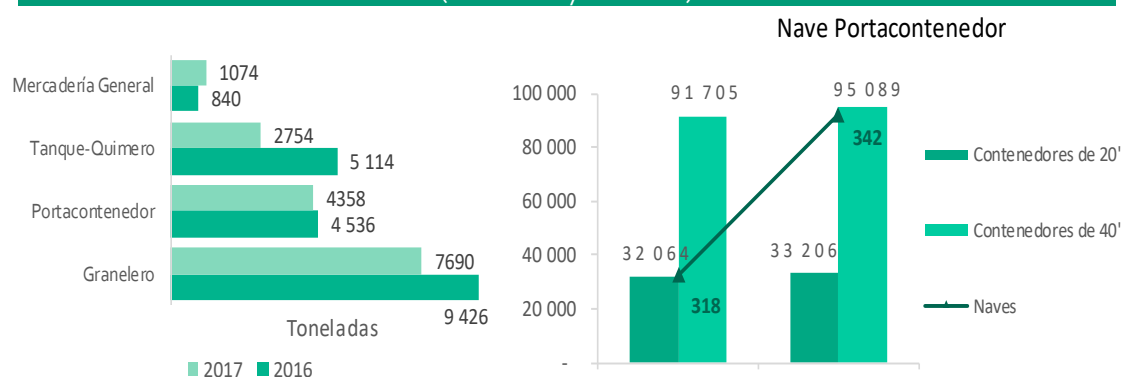
1/ Incluye naves de remolcadores, barcasas, científicos, pesqueros, cruceros y lanchas.

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Durante el año 2017, el promedio de carga movilizada por las naves de tipo Granelero disminuyó en 18,4%, al pasar de 9 426 en 2016 a 7 690 toneladas. En el caso de la carga promedio de una nave portacontenedor, ésta también disminuyó en 3,9% al pasar de 4 536 a 4 358 toneladas promedio. Por su parte, la carga promedio de naves de mercadería general se incrementó 27,8%; mientras que la carga de tanque quimiqueros se redujo 46,1%.

Gráfico N° 4:  
CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2016-2017  
(Toneladas y unidades)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. Respecto a las naves portacontenedor, el promedio de unidades de contenedores cargados por nave disminuyó en 3,62% en el año 2017. Así, la carga promedio de unidades

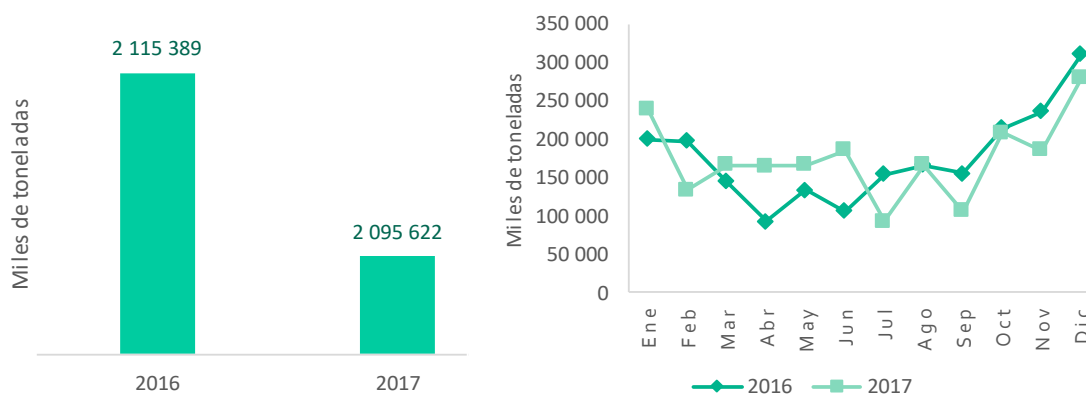


de contenedores de 20 y 40 pies se redujo de 101 y 288 en el 2016 a 97 y 278 unidades en el 2017, lo que muestra un decrecimiento global de 14 unidades de contenedores adicionales por cada nave.

### Tráfico de carga

62. Durante el año 2017, el Concesionario movilizó un total de 2 millones de toneladas, cantidad inferior en 0,9% a lo registrado el año anterior (2,1 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.
63. El tráfico de carga promedio mensual fue de 174,6 mil toneladas, inferior a los 176,3 mil del año anterior. Durante los meses noviembre y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 185,3 y 279 miles de toneladas respectivamente. Mientras que durante los meses de julio y septiembre tan sólo alcanzaron a 92,9 y 106 mil toneladas.

Gráfico N° 5:  
CARGA TOTAL, 2016-2017  
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. Los meses que experimentaron el mayor crecimiento respecto al año 2016 fueron abril y junio con tasas de crecimiento de 78,2% y 75,3% respectivamente, mientras que en febrero y septiembre el tonelaje total movilizad a través del terminal se redujo en 32,2% y 32%, respectivamente.

### III.3. Evolución del tráfico por tipo de operación

65. Durante el 2017, con 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 61,2%; mientras que la carga de importación (o desembarque) el 37,0%. A diferencia de 2016, donde el servicio de exportación representó el 61,4% del total, lo que evidencia que el terminal portuario ha empezado a recibir menor carga de exportación. Esto podría estar explicado por el fenómeno de "El Niño Costero", que afectó la producción de los productos agrícolas que son exportados mediante el TPP. Por otro

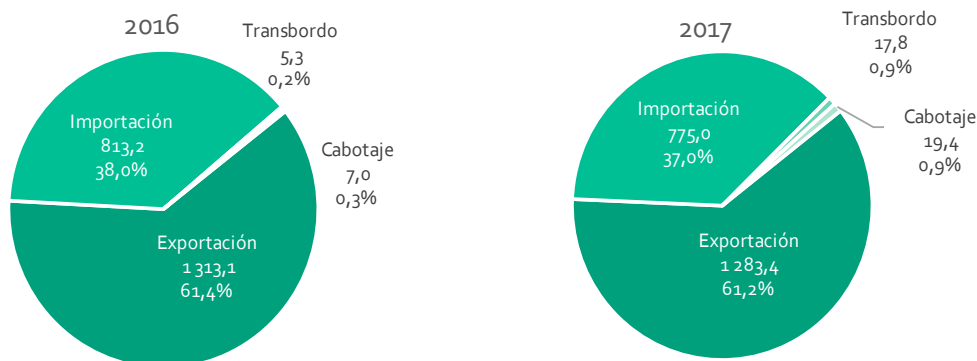




lado, la participación de cabotaje es mínima, pero va en aumento, pasando de 0,3% en 2016 a 0,9% en 2017.

66. Así, la carga total de exportación disminuyó en 2,3%; mientras que la carga de importación disminuyó en 4,7% respecto al año anterior.

**Gráfico N° 6:**  
**ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2016-2017**  
(Miles de toneladas y %)

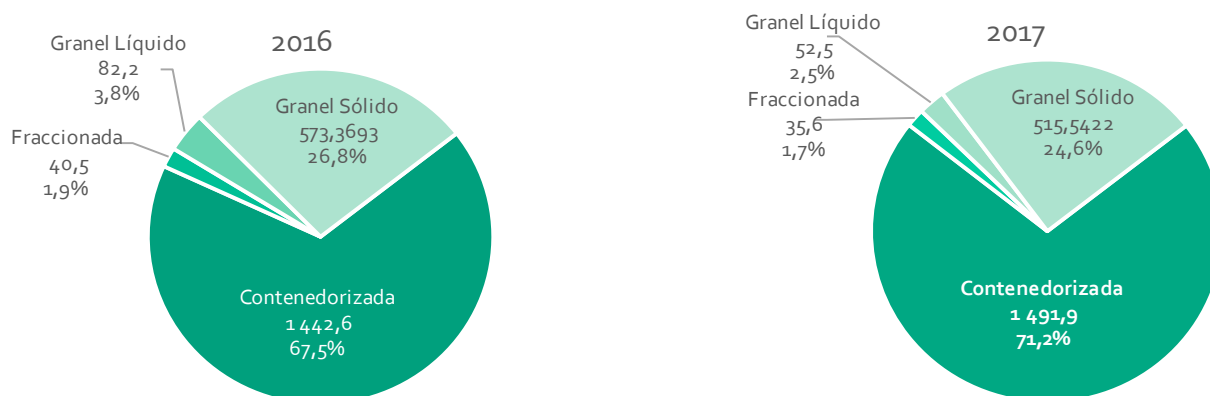


Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. 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, las cuales registraron una participación de 71,2% y 24,6% durante el año 2017, respectivamente. Como se aprecia en el siguiente gráfico, las operaciones de carga contenedorizada evidenciaron un crecimiento relativo respecto al año anterior.

**Gráfico N° 7:**  
**ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2016-2017**  
(Miles de toneladas y %)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

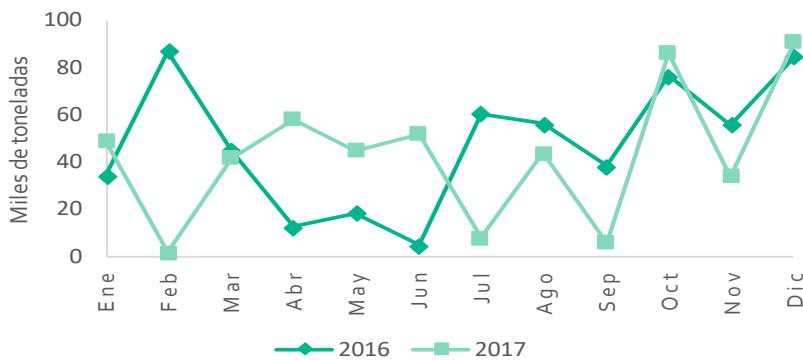


68. En relación al volumen de carga movilizada se observa que, durante el año 2017, la carga contenedorizada experimentó un crecimiento de 3,4%; mientras que la carga a granel sólido se contrajo 10,1%.

#### Embarque y desembarque de carga granel sólido

69. El nivel de transferencia de carga granel sólido disminuyó en 10,1% entre 2016 y 2017, al pasar de 573 a 515 miles de toneladas.

Gráfico N° 8:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2016-2017  
(Miles de toneladas)

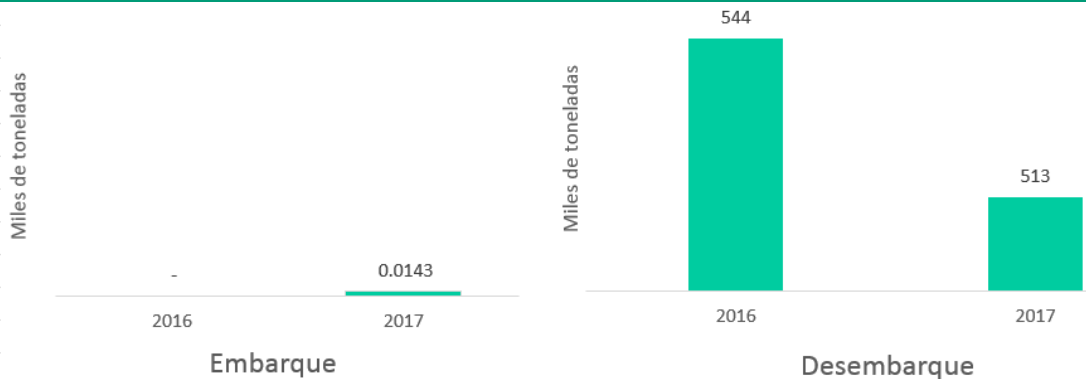


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. Respecto a la evolución mensual, la movilización de carga granel sólido se incrementó durante los meses de enero, abril, mayo, junio, octubre y diciembre de 2017 en comparación con sus similares del 2016.
71. La carga granel sólido de exportación o embarque fue cercana a cero en el 2017; mientras que la carga de importación o desembarque disminuyó en 5,7% entre esos años, al pasar de 544 a 513 mil toneladas.

Gráfico N° 9:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2016-2017  
(Miles de toneladas)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



72. Respecto a la estructura por servicios de desembarque y embarque de la carga de granel sólido, esta se mantuvo entre el 2016 y el 2017, representando el desembarque el 99,99%. La preponderancia de la operación de desembarque de granel sólido se relaciona principalmente con la importación de insumos para la agricultura como los fertilizantes.
73. Cabe señalar que, entre los principales productos que forman parte de la carga granel sólido movilizada en 2017, se tienen los siguientes: sulfato de amonio (21%), urea (19%) y maíz (16%) (Ver Cuadro N° 12).

Cuadro N° 12:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2016-2017  
(%)

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2016	2017
Sulfato de Amonio	18%	21%
Urea	18%	19%
Maíz	15%	16%
Trigo	12%	14%
Escoria	25%	11%
Fosfato Diamonico	2%	4%
Sulfato de Potasio	0%	2%
Cloruro de Potasio	0%	2%
Nitrato de Amoniac	1%	2%
Pescado Congelado	4%	2%
Otros	4%	8%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

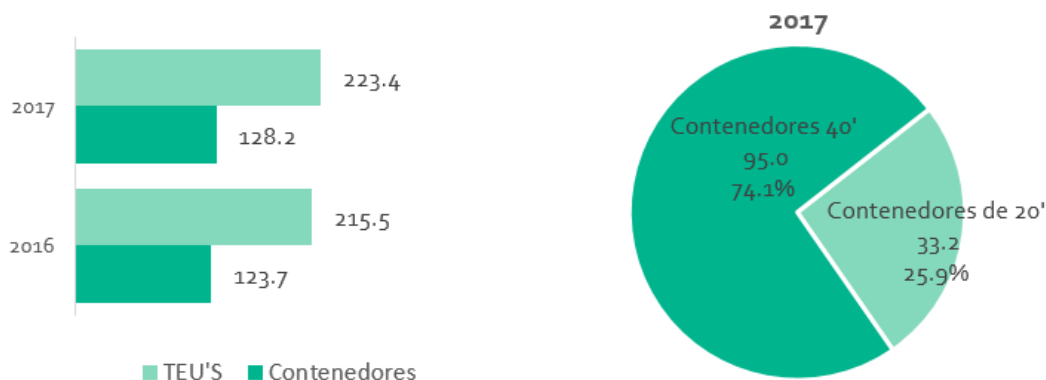
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### Embarque y desembarque de contenedores

74. Durante el año 2017, el Puerto movilizó 128,2 mil unidades de contenedores, lo que significó un crecimiento de 3,6% respecto al año 2016 (123,7 mil unidades). La carga contenedorizada medida en miles de TEUs movilizada durante el año 2017 ascendió a 223,4, nivel superior en 3,7 % respecto a los 215,5 mil TEUs movilizadas el año anterior.
75. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en relación al tamaño del contenedor (20 pies y 40 pies), el 74,1% de contenedores es de 40 pies entre llenos y vacíos; y el 25,9% restante de contenedores de 20 pies entre llenos y vacíos.



Gráfico N° 10:  
TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2016-2017  
(TEUs y miles de unidades)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

76. El cuadro N° 13 muestra la estructura de la carga contenedorizada por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies.
77. Como se observa tanto los contenedores llenos como vacíos de 40' son los que más han sido empleados para el embarque y desembarque de carga en el TPP en el 2016 y 2017, en comparación con los contenedores de 20'. Debido a que el tipo el TPP se caracteriza por la movilización de carga en contenedores para la exportación, la operación de embarque corresponde en su mayoría a contenedores llenos, tanto de 20' como de 40', mientras que en la operación de desembarque predominan los contenedores vacíos, ya que estos son requeridos por los exportadores.

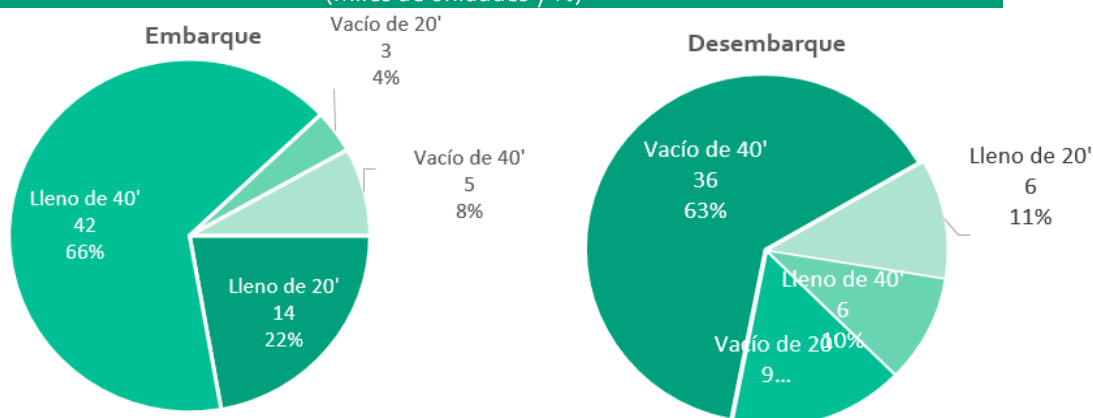
Cuadro N° 13:  
CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2016-2017  
(Miles de unidades)

Terminal Portuario de Paíta	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total	Total %
Embarque	2016	14	42	2	4	61	56%
	Desembarque	2016	4	6	5	32	44%
<b>Total</b>		19	48	7	36	110	100%
Embarque	2017	14	42	3	5	63	53%
	Desembarque	2017	6	6	9	36	47%
<b>Total</b>		20	47	11	41	119	100%

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, durante 2017, a través del muelle multipropósito o espigón también se movilizó carga de este tipo.



Gráfico N° 11:  
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 2017, el 66% correspondió a contenedores llenos de 40 pies, seguido de un 22% de contenedores llenos de 20 pies. El 12% restante correspondió a contenedores vacíos de ambas dimensiones.
80. Con relación al desembarque de contenedores, el 63% correspondió a contenedores vacíos de 40 pies, seguido de 16% de contenedores vacíos de 20 pies. El 21% 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° 13:  
CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO  
(%)

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2016	2017
Banano	16%	15%
Mangos	11%	11%
Pota Congelada	10%	9%
Uvas	12%	8%
Café	9%	8%
Paltas	4%	5%
Conserva De Pimiento	5%	4%
Harina De Pescado	2%	3%
Pescado Congelado	3%	3%
Otros	30%	33%

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

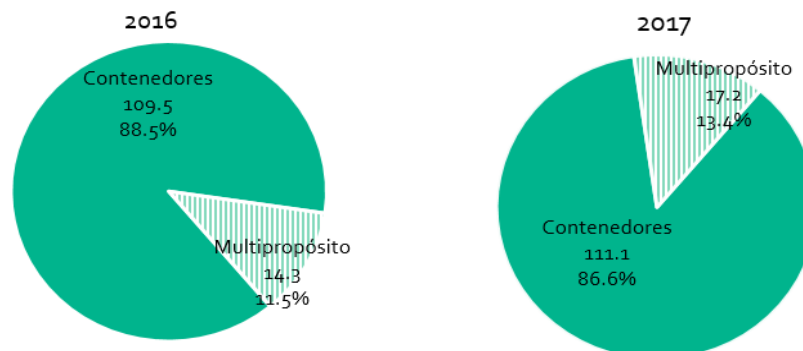
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



### Contenedores por muelle de atraque

82. En el 2016 la participación obtenida por el muelle multipropósito en el tráfico de contenedores movilizados fue 14,3% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.); mientras que en el 2017 fue de 13,4%. Por el contrario, se observa una mayor preferencia por parte de los usuarios por el muelle de contenedores que en el año 2016 representó el 88,5% mientras que en el 2017 el 86,6%.

Gráfico N° 12:  
TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2016-2017  
(Miles de unidades y %)

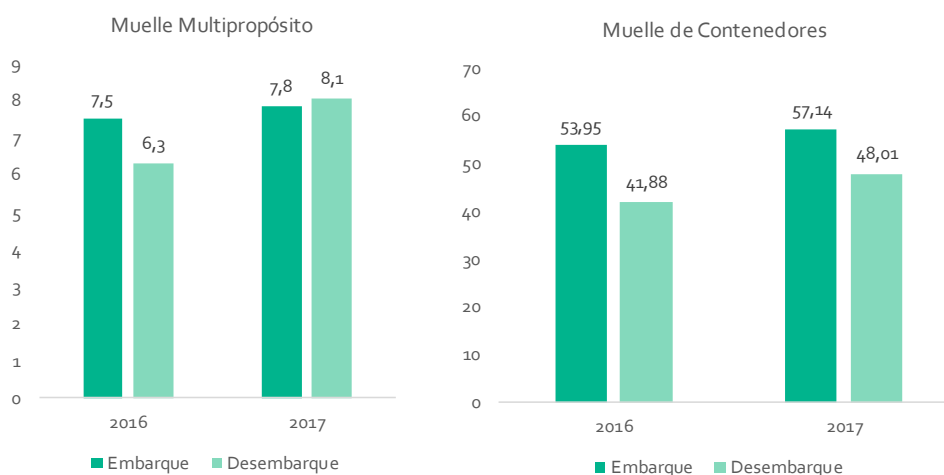


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

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 incrementaron en ambas operaciones, por ejemplo, el embarque aumento de 7 516 a 7 847 unidades del 2016 al 2017, y el desembarque aumento de 6 306 a 8 060 unidades para el mismo periodo. Asimismo, en el muelle de contenedores, las unidades embarcadas se incrementaron de 53 948 a 57 143 unidades y las desembarcadas se incrementaron de 41 876 a 48 008 unidades.

Gráfico N° 13:  
TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2016-2017  
(Miles de unidades)



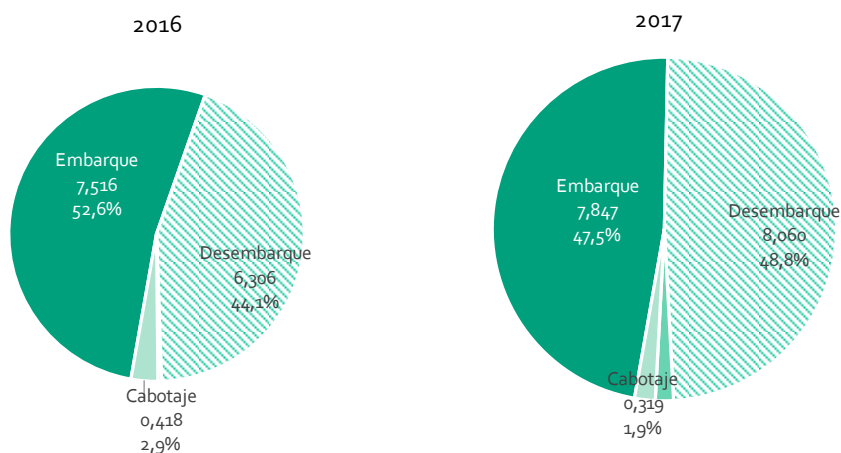
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



84. Respecto a la estructura por operaciones en el muelle espigón durante el 2017, éstos se distribuyeron de forma casi equitativa entre operaciones de embarque (47,5%), desembarque (48,8%) y cabotaje (1,9%), proporciones similares al año anterior (Ver Gráfico N° 14).

Gráfico N° 14:  
MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2016-2017  
(Miles de unidades y %)

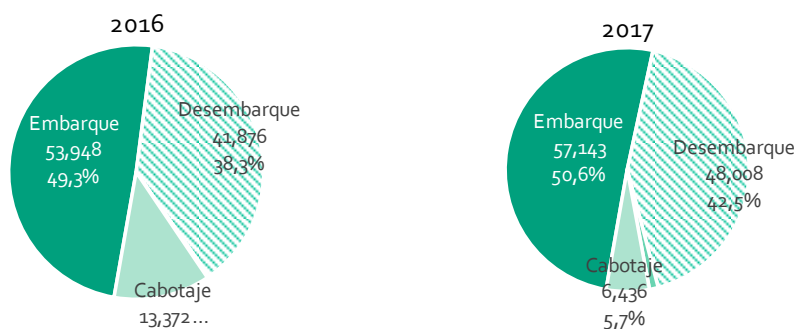


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

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 2016. Así, en el 2017 el embarque de contenedores alcanzó el 50,6%; el desembarque, un 42,5% y el cabotaje 5,7%.

Gráfico N° 15:  
MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2016-2017  
(Miles de unidades y %)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos 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 2017, el 65,02% del total embarcado correspondió a contenedores llenos de 40 pies, mientras que el 58,96% desembarcado correspondió a contenedores vacíos de 40 pies. En relación al muelle de contenedores, durante el 2017, el 64,2% del desembarque corresponde a contenedores vacíos de 40 pies, mientras que 63,8% del embarque fue de contenedores llenos de 40 pies.



Cuadro N° 14:  
 POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2016-2017  
 (Miles de contenedores)

<b>MUELLE ESPIGÓN</b>	<b>Año</b>	<b>Lleno de 20'</b>	<b>Lleno de 40'</b>	<b>Vacío de 20'</b>	<b>Vacío de 40'</b>	<b>Total</b>
Embarque	2 016	0,606	6,301	0,138	0,471	7,516
Desembarque	2 016	0,226	0,247	0,028	5,805	6,306
Total		0,832	6,548	0,166	6,276	13,822
Embarque	2 017	1,875	5,102	0,321	0,549	7,847
Desembarque	2 017	0,737	0,769	1,802	4,752	8,06
Total		2,612	5,871	2,123	5,301	15,907
<b>MUELLE CONTENEDORES</b>	<b>Año</b>	<b>Lleno de 20'</b>	<b>Lleno de 40'</b>	<b>Vacío de 20'</b>	<b>Vacío de 40'</b>	<b>Total</b>
Embarque	2 016	13,68	35,506	1,632	3,13	53,948
Desembarque	2 016	4,234	5,958	5,337	26,347	41,876
Total		17,914	41,464	6,969	29,477	95,824
Embarque	2 017	13,95	36,431	2,22	4,542	57,143
Desembarque	2 017	5,408	4,736	7,024	30,84	48,008
Total		19,358	41,167	9,244	35,382	105,151

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. Tarifas, cargos y precios

### IV.1. Servicios Regulados

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 Portuario de Paita fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
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)<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).

<sup>18</sup> Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por TPE S.A. respecto a la interpretación del penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión referente a la aplicación del ajuste tarifario correspondiente a los Muelles Espigón y Muelle de Contenedores. Se advirtió que en el Contrato de Concesión el término "Inicio de explotación" necesariamente está referido al momento en que el Concesionario empieza a llevar a cabo la operación de la infraestructura que comprende el Muelle espigón y el muelle de Contenedores como unidades separables y diferenciables y que al no haber entrado en explotación (el Muelle de Contenedores) no era posible aplicar ningún ajuste tarifario hasta que el terminal portuario haya iniciado sus operaciones. De acuerdo a ello, el Regulador determinó en su informe N° 001-09-GRE-GS-GAL que el ajuste de tarifas debía realizarse durante los cinco años después de iniciada la explotación de la infraestructura y que durante los primeros (5) años las tarifas se ajustarán únicamente por el índice de precios del consumidor de Estados Unidos (CPI o RPI).



92. El 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° 15:**  
**TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2016-2017**  
(Dólares sin IGV)

CONCEPTOS	Unidad de cobro	2016		2017	
		Muelle Espigón 1/	Muelle Contenedores 1/	Muelle Espigón 2/	Muelle Contenedores 2/
Uso de amarradero	Metro eslora-hora	0,61	1,00	0,61	1,03
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
A la carga rodante	Tonelada	44,09	40,50	44,09	41,29
A la carga fraccionada	Tonelada	14,33	13,17	14,33	13,43
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,62	6,07	6,62	6,19
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,66	1,52	1,66	1,55
<b>CARGA CONTENEDORIZADA</b>					
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
Contenedores llenos y vacíos (20 pies)	Contenedor	143,27	121,51	142,27	123,87
Contenedores llenos y vacíos (40 pies)	Contenedor	214,89	153,04	214,89	156,01
<b>Operación de transbordo</b>					
Contenedores llenos (20 pies)	Contenedor	96,36	121,51	96,36	123,87
Contenedores llenos (40 pies)	Contenedor	144,69	153,04	144,69	156,01
Contenedores vacíos (20 pies)	Contenedor	91,65	121,51	91,65	123,87
Contenedores vacíos (40 pies)	Contenedor	137,44	153,04	137,44	156,01

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

2/ Tarifas vigentes a partir del 20-11-2017

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paíta 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 0,42 (-40,78%) 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 2017, 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.

#### IV.2. 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 2017, por disposición judicial, TPE se encargó de los servicios de remolcaje. En total, son 3 las empresas que brindan el servicio de practicaje; siendo la última Nautilus S.A. Considerando un pago por el acceso igual a USD 0,00.

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

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>				
No existe empresa de remolcaje.				
<b>PRACTICAJE</b>				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	05/11/2012	07/12/2017	Adendas N° 02, 03, 04, 05 y 06	0,00
Triton Maritime Services S.A. - TRIMSER	05/11/2012	30/11/2017	Adendas N° 02, 03, 04, 05 y 06	0,00
Nautilus S.A.	08/12/2017	08/12/2018		0,00

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### IV.3. 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 Portuario de Paita todos los servicios especiales se encuentran no regulados.
101. En el 2017, la mayor recaudación por servicio especial correspondió al servicio de suministro de energía.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> De acuerdo a la información remitida por TPE en sus EEEF.



**Cuadro N° 17:**  
**PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2017**  
(En USD, sin IGV)

Descripción de Servicio		Rango de Precios				
		Contenedores	Fraccionada	Rodante	Granel Sólido	Líquida
Servicio a la nave y a la carga		TEU	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
<b>A la nave</b>						
Servicios especiales de estiba	Movilización de Carga a bordo / dentro de la misma bodega	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	
<b>Otros servicios especiales</b>						
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
	Conexión / Desconexión a Bordo (por contenedor)	8				
Otros servicios especiales a contenedores	Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso medios electrónicos (DOWN LOAD) (por contenedor)	10			n.a.	
	Seteo de contenedores refrigerados (por contenedor)	30				
<b>Almacenamiento</b>						
Almacenamiento de contenedores vacíos y transbordo	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día)	8				n.a.
	Del día 9 al día 15 (Por TEU/Día)	10				
	Del día 16 en adelante (Por TEU/Día)	15				
<b>A la carga</b>						
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 3 al día 8 (Por TEU/Día y por tonelada en rodante)	8	0,17	2,5		n.a.
	Del día 9 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		n.a.
	Del día 9 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 contened)	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	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		

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

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

Nota: Tarifario vigente a partir de 06/12/2016

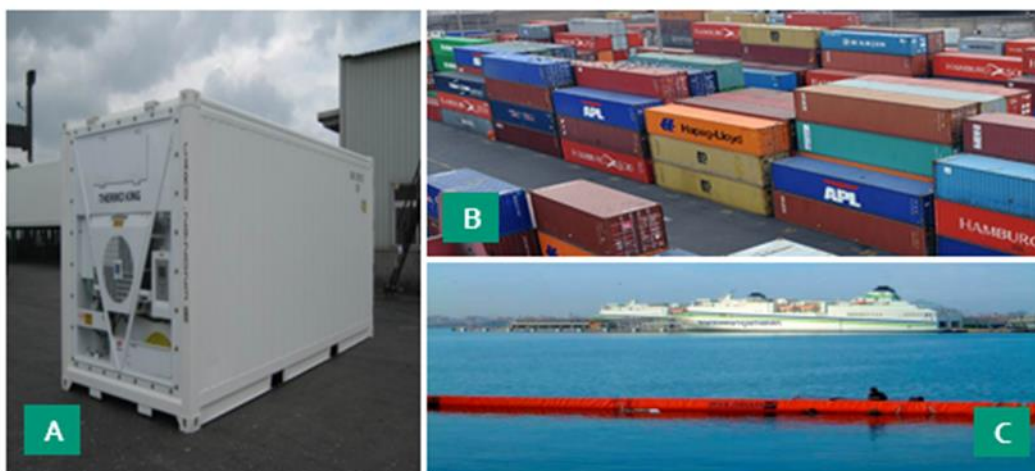
Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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.

## V. Inversiones y pagos al Estado

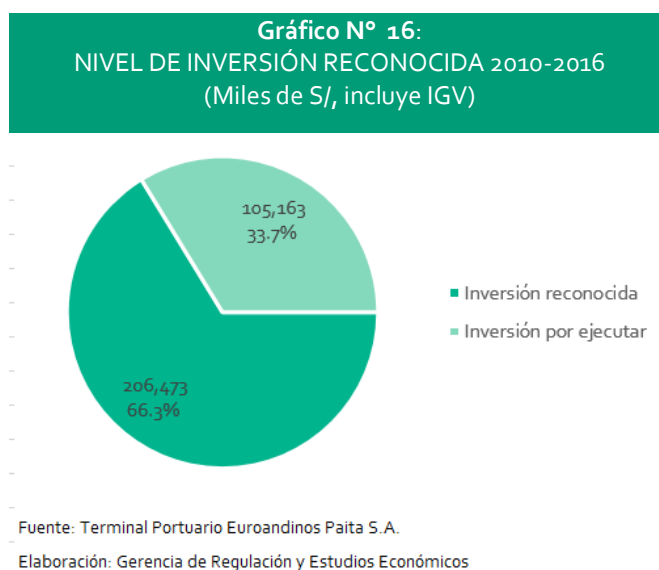
103. El Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,6 millones (incluye IGV), este monto incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
104. El compromiso de inversión 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).

### VI.1. Inversión ejecutada

105. La inversión ejecutada acumulada y reconocida por OSITRAN hacia el año 2017 ascendió a USD 206,5 millones, el cual representó el 66,3% del total comprometido. Asimismo, este ha culminado y entregado la etapa 1 y la etapa 2



106. Las inversiones realizadas durante el 2017 fueron, la adquisición de ambulancia para el terminal por un monto de USD 63,1 mil (sin IGV), la ampliación de zona reefers – etapa 1 con una inversión de USD 462,7 mil (sin IGV) y la rehabilitación y evaluación estructural del muelle espigón existente con aún está en ejecución y significa una inversión de USD 9,75 millones (sin IGV)
107. A la fecha, el Concesionario viene ejecutando la obra de inversión adicional correspondiente a la rehabilitación del muelle espigón existente. Mediante Acta de Inicio de Obras se estableció como fecha de inicio el 15 de mayo de 2017 teniendo un plazo de 234 días calendarios para su culminación. De la misma manera, el 22 de noviembre de 2017 se recibió sin observaciones la obra IA "Ampliación de zona reefers".



## VI.2. Pagos al Estado

### Retribución

108. 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 S/ 2,16 millones en 2017.

### Aporte por regulación

109. 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 en el 2017 de S/ 1,16 millones, cifra menor en 15% del aporte percibido en el 2016.





## VI. Desempeño operativo

110. La medición del desempeño operacional del terminal 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.
111. De acuerdo con el 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.
112. 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.

### VI.1. Niveles de servicio

#### Ocupación de amarradero

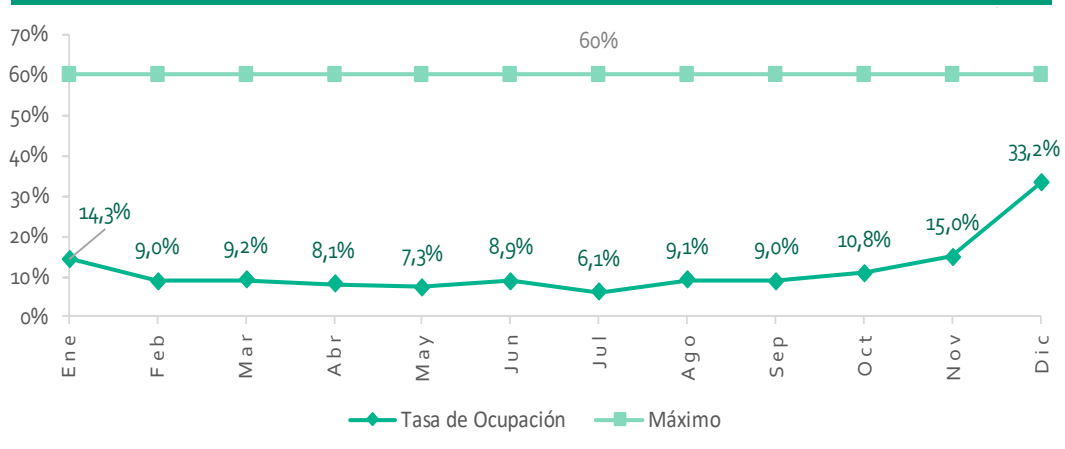
113. La tasa de ocupación se mide desde el inicio de la explotación y no debe superar el 60%. Se define como el tiempo de permanencia de las naves en muelle entre el tiempo disponible. El Indicador se define como el cociente entre el tiempo de permanencia de las naves con el tiempo disponible del muelle.

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

114. Durante el 2017, la tasa de ocupación del amarradero del muelle de contenedores se ubicó en un nivel promedio anual de 11,7%, menor al registrado en el año 2015 (27,1%). Cabe recordar que la ocupación no debe superar el 60% desde que se inició su medición (octubre-2014).
115. En el Gráfico N° 19, se observa que la ocupación media fue mayor durante los meses de noviembre (15%) y diciembre (33,2%), tras ello, la tasa se ubicó de forma estable alrededor del 9,2% entre los meses de enero y octubre del año 2017.



**Gráfico N° 17:**  
**MUELLE DE CONTENEDORES: TASA DE OCUPACIÓN MENSUAL, 2016-2017**  
(%)



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Tiempo de Espera de la Nave

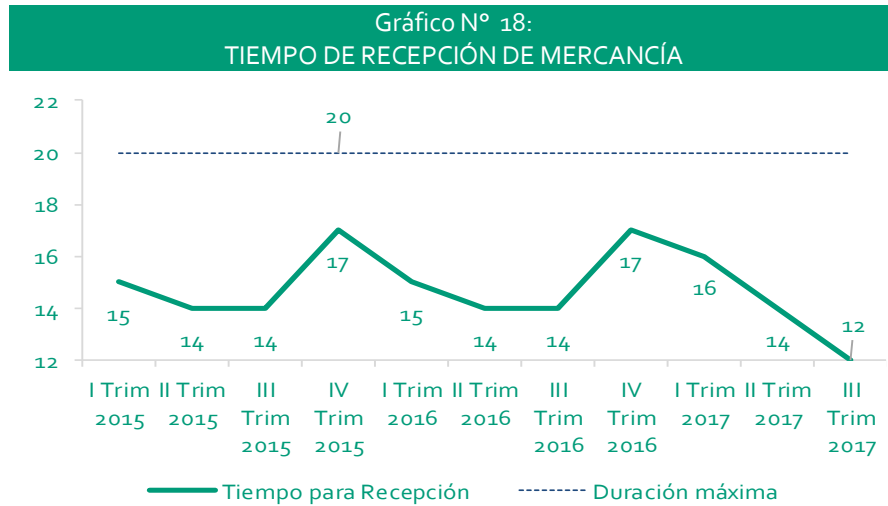
116. El tiempo de espera de cualquier Nave que vaya a ser atendida en la Terminal Portuario de Paita no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera será medido en horas (o fracciones de ésta), en los siguientes términos:
- El agente marítimo solicita el atraque para una fecha determinada,
  - En la junta de operaciones se establece la hora de ingreso a muelle. Se inicia a contar a partir de dicha hora,
  - El tiempo para otorgar la libre plática y autorización de inicio de operaciones no será considerado en la medición,
  - Práctico abordó,
  - Inicio de desplazamiento de la nave a muelle,
  - El tiempo de espera máximo de espera no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al Concesionario.
117. La medición de la operación individual no debe superar las 4 horas. Al respecto, durante el 2016 y el 2017, ninguna nave esperó más de 4 horas, de acuerdo a los términos antes expuestos.

### Tiempo de recepción de mercancía

118. Para cualquier usuario o medido de forma individual, el tiempo de recepción de mercancía no deberá superar los 30 minutos. Este corresponde al periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso por la puerta de entrada, y la fecha y hora en la que se recepción en la terminal y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa.
119. Medido de forma trimestral, el promedio de los tiempos de recepción de mercancía no podrá ser superior a veinte (20) minutos.



120. Al respecto, el tiempo de recepción de la mercancía se redujo durante los tres primeros trimestres del año 2016, el mismo comportamiento se evidenció en los tres primeros trimestres del 2017, siendo el tiempo de recepción del tercer trimestre del 2017 de 12 minutos.



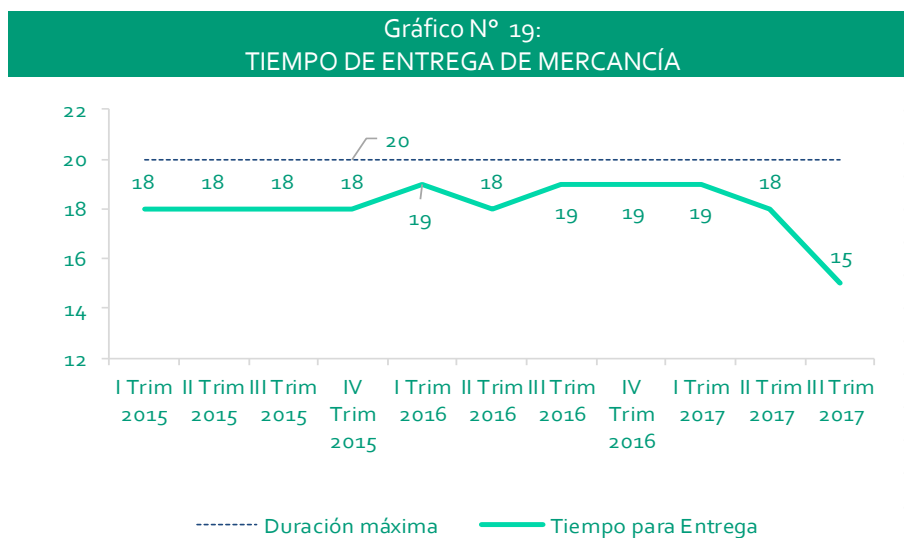
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Tiempo de entrega de mercancía

121. El tiempo de entrega de mercancía no debe exceder de veinte (20) minutos, medido de forma trimestral; mientras que medido de forma individual ningún usuario debe esperar más de treinta (30) minutos desde el periodo que transcurre entre la hora que el usuario solicite el retiro de su mercancía y la hora en la cual se cargue el vehículo y haga entrega.

122. Al respecto, el tiempo promedio trimestral de entrega de mercancía fue de 19 minutos en el 2017, apreciándose que dicho tiempo ha experimentado una reducción entre el primer y último trimestre de 2017, al pasar de 19 a 15 minutos.



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



### Rendimiento de embarque/ desembarque de contenedores

123. La medición se efectúa de forma individual para cada grúa pórtico y de acuerdo al tipo de nave atendida. El tiempo que se contabiliza inicia con el enganche del primer contenedor y culmina con el desenganche del último contenedor.
124. La medición trimestral se efectúa de dos formas: la primera corresponde al promedio de las mediciones individuales, y la segunda se calcula como la razón entre el total de contenedores movilizados por cada grúa pórtico y el tiempo neto de operación trimestral de las mismas.
125. Los rendimientos de movilización de contenedores que debe alcanzarse en el muelle de contenedores, para el primer año contado desde el inicio de la explotación del muelle de contenedores, no debe ser menor a veinte contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle. La medición de los rendimientos en el muelle espigón será exigida al Concesionario una vez que se hayan instalado las grúas en el referido muelle.
126. En el Cuadro N° 18 se muestran los rendimientos aplicados desde que se superó la demanda de 180 mil TEUs y se instalaron las grúas adicionales en 2016.

Cuadro N° 18: 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.

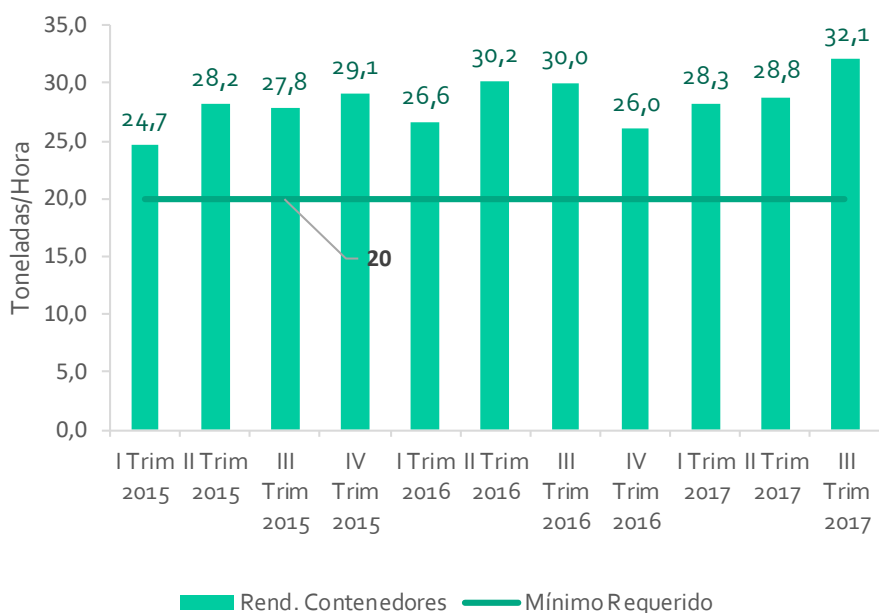
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

127. Respecto al muelle de contenedores, desde el décimo primer trimestre<sup>20</sup> hasta el vigésimo trimestre de explotación no se realizaron mediciones de productividad en movimiento de contenedores. No es sino a partir del vigésimo primer trimestre (octubre-diciembre) del 2014 que se empezó a realizar la primera medición y supervisión de los niveles de productividad en el movimiento de contenedores de acuerdo a los mínimos establecidos en el Contrato de Concesión.
128. Durante el 2017, la productividad en el rendimiento de movimiento de contenedores se ubicó en un promedio anual de 29,7 contenedores por hora-grúa. Asimismo, durante el tercer trimestre de 2017 alcanzó el rendimiento trimestral más alto de 32,1 contenedores por hora.

<sup>20</sup> Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.



Gráfico N° 20:  
CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, 2016-2017



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### Rendimiento trimestral de embarque/desembarque de carga no contenedorizada

129. En el siguiente cuadro se muestra el rendimiento trimestral mínimo de embarque y desembarque de la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y rodante exigidos al Concesionario desde el inicio de la explotación, los cuales se encuentran en 110, 200, 120 y 80 toneladas/hora, respectivamente. Cabe señalar que, una vez que la demanda supere los 300 000 TEUs en el Muelle Espigón, dichos niveles mínimos se incrementarían.

Cuadro N° 19 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	120	300
3. Granel Sólido	Toneladas/Hora	200	400
4. Otras Cargas	Toneladas/Hora	80	150

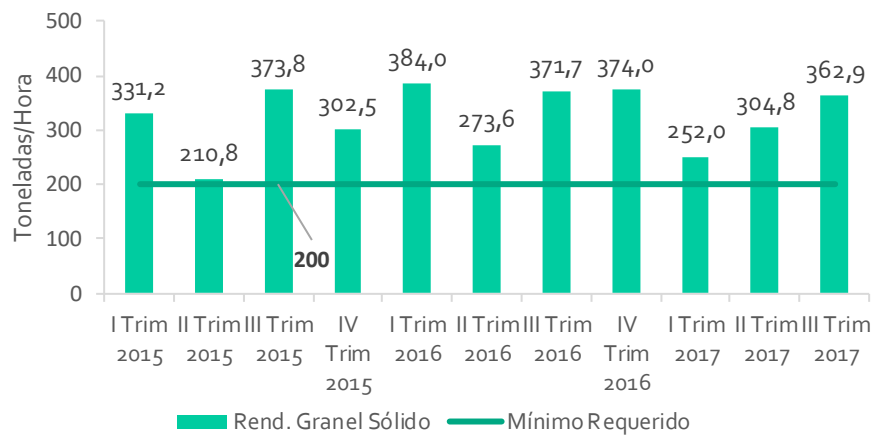
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

130. El rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel sólido en el 2017 fue de 306,6 toneladas por hora, rendimiento superior al mínimo exigido de 200 toneladas por hora.



Gráfico N° 21:  
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, 2016-2017  
(Toneladas/Hora)

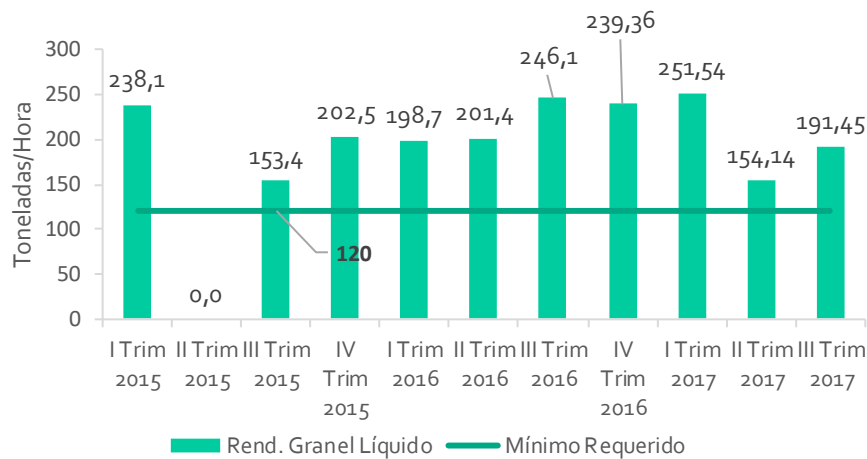


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

131. Asimismo, el rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel líquido en el 2016 fue de 199 toneladas por hora, rendimiento mayor al mínimo exigido de 120 toneladas por hora.

Gráfico N° 22:  
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, 2016-2017



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

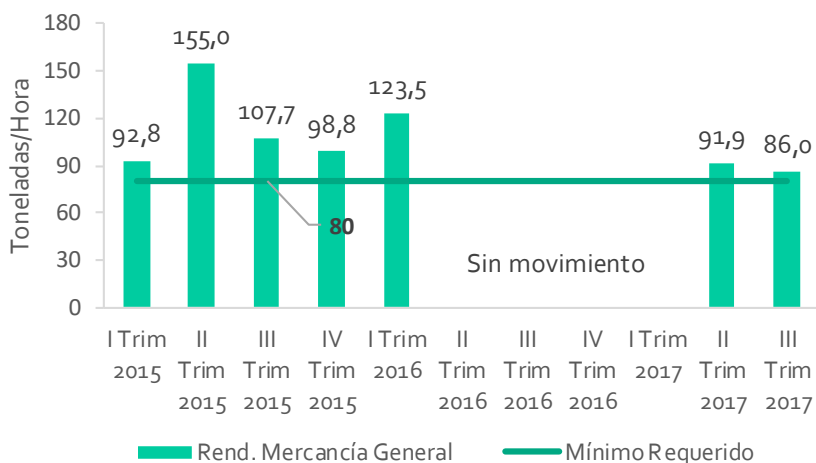
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

132. Por su parte, el rendimiento exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga de mercancía general, también se ubicó por encima del nivel mínimo requerido de



80 toneladas por hora. De esta manera, el rendimiento promedio del año 2017 ascendió en 89 toneladas por hora.

Gráfico N° 23:  
RENDIMIENTO: MERCANCIA GENERAL, 2016-2017



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI.2. Accidentes

133. Durante el año 2017, el Concesionario registró tres accidentes, que conllevaron a tener tres personas heridas y ningún fallecido, mientras que en el año anterior se registraron nueve accidentes, nueve heridos y ningún fallecido.

## VI.3. Reclamos

134. En cuanto al número de reclamos durante el 2017, se registraron 17 reclamos, cifra mayor a los 10 reclamos presentados en el 2016. De los 17 reclamos, 12 fueron declarados improcedentes, uno inadmisibles, uno infundado y sólo 3 fundados. El principal concepto de reclamo fue la facturación o cobro y los daños, así como las pérdidas en perjuicio de los usuarios

## VII. Evolución de los Ingresos de Concesionario

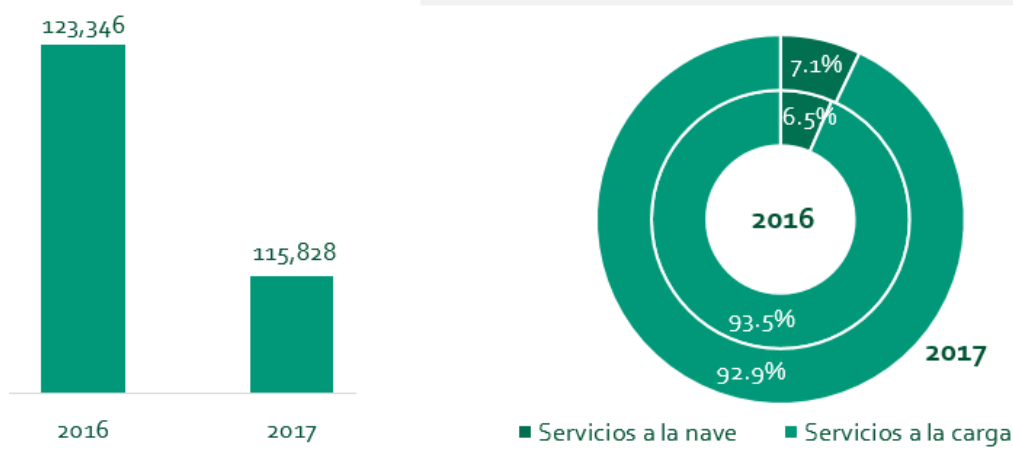
135. Al 2017, los ingresos del Concesionario alcanzaron los S/ 115,8 millones, monto menor en 6,1% respecto a los ingresos del 2016. Los principales ingresos corresponden a la prestación de los servicios a la nave, que en el 2016 y 2017 representaron cerca del 93% del total de ingresos que percibe el concesionario, mientras que el 7% corresponde a servicios a la carga.

136. La disminución se explicaría por la reducción de los servicios a la nave debido al menor número de naves atendidas, así como por el menor volumen de carga movilizada en el



terminal. Ello podría atribuirse al "Fenómeno del Niño Costero" que afectó la zona norte del país y redujo la producción de productos para la exportación que suele realizarse por medio del TPP.

Gráfico N° 24: Evolución de los ingresos del Concesionario, 2016- 2017 1/ (Miles de Soles)



Fuente: Terminal Portuario Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Ingresos no auditados

## VIII. Conclusiones

137. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita durante el año 2017, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2017, el TPE atendió un total 495 naves, lo que representó una reducción de 6,07% en relación al año anterior. Del mismo modo, el volumen total de carga movilizada se contrajo 0,9%, al pasar de 2,1 a 2 millones de toneladas.
- (ii) Del total de carga movilizada en 2017, la carga contenedorizada representó el 71,2%, apreciándose que la misma se 3,4% respecto al año anterior. Este crecimiento se explica, en parte, por 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.
- (iii) En segundo lugar, se ubicó la carga sólida a granel, al cual representó el 24,5% del volumen total de carga movilizado en el terminal. Dicho tipo de carga experimentó una reducción de 6,4% entre 2016 y 2017. Por su parte, la carga líquida a granel y fraccionada fue poco significativa, al representar menos del 2% del total de carga movilizada en el terminal.
- (iv) El terminal se encuentra en la segunda etapa de inversiones. Al 2017, el total de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 206,5 millones, lo que representó un avance de 66,3% del monto de inversión comprometida.





- (v) 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.
- (vi) 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".
- (vii) Durante 2017, los ingresos totales obtenidos por el Concesionario en la prestación de los servicios a la nave y a la carga alcanzó los S/ 115,8 millones, monto menor en 6,1% respecto a los ingresos del 2016.



## 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			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
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"> <li>▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies</li> <li>▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente).</li> </ul>	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 10 de diciembre de 2010.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto.</li> <li>- Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato.</li> <li>- Incorporación de las cláusulas: 1.18.103., 1.18.104., 1.18.105. y 1.18.106. de la sección I; 9.3., 9.4., 9.5., 9.6., 9.7., y 9.8. de la sección IX; 11.19. de la sección XI; literales o) y p) de la cláusula 15.1.3.; el apéndice 2 del anexo 10; y, el anexo 23.</li> </ul> </li> </ul>	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	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"> <li>▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades.</li> <li>▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 millones.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 millones.</li> <li>▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 millones.</li> </ul>	Cláusula 10.2. (p. 60)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Terminal Portuario de Paíta**

**Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- El apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos.</li> <li>- Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).</li> <li>- En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG).</li> </ul> </li> <li>▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador.</li> </ul>	Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derecho de Concesión.</li> <li>• Ingresos de la Concesión, netos de Retribución, del aporte por regulación y de cualquier otro comprometido a entidades estatales.</li> <li>• Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 68)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversiones mínimas: USD 125,4 millones</li> <li>▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones</li> </ul> La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.	Propuesta técnica (Folio 069) Anexo 16
13	Obras a ejecutar	<p><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.</p> <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</p>	Cláusula 6.4 (p. 43)



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

**Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9.</p> <p><u>Etapas 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"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 1 000 y USD 500 000).</li> <li>▪ Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000)</li> <li>▪ Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000)</li> <li>▪ Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000)</li> <li>▪ Explotación de la Concesión: (entre USD 1 000 y 1 UIT)</li> <li>▪ Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000)</li> <li>▪ Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro)</li> <li>▪ Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 1 000 y USD 3 000)</li> </ul>	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)
17	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>▪ Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>▪ Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>▪ Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 88)
18	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 58)



**Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Terminal Portuario de Paíta**

**Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el concesionario.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar.</li> <li>▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.</li> </ul>	
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	<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"> <li>▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del concedente de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.16. y siguientes.</li> <li>▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación.</li> </ul>	<p>Cláusula 8.14. (p. 54)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Espera de la Nave:</u> El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paíta no deberá exceder de cuatro (04) horas.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> <li>▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías:</u> Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.</li> </ul> <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Muelle Espigón existente serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para naves full Container: 20 contenedor/hora-grúa</li> <li>• Para naves portacontenedor con otras cargas: 14 contenedor/hora-grúa</li> </ul>	<p>Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3</p>



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

Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<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"><li>• Para naves full Container: 25 contenedor/hora-grúa</li><li>• Para naves portacontenedor con otras cargas: 20 contenedor/hora-grúa</li></ul> <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. Paíta):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Roll on-Roll off: 110 t/h</li><li>• Granel líquido: 120 t/h</li><li>• Granel sólido: 200 t/h</li><li>• Otras cargas: 80 t/h</li></ul> <p>Muelle Espigón Existente (A partir de alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paíta):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Roll on-Roll off: 250 t/h</li><li>• Granel líquido: 300 t/h</li><li>• Granel sólido: 400 t/h</li><li>• Otras cargas: 150 t/h</li></ul>	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el regulador realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI-X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5.</li><li>▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio.</li></ul>	Cláusula 8.21. (p. 57)



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

Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>En función a la nave:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Internacional USD metro eslora-hora</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 1,00</li><li>Espigón Existente USD 0,55</li></ul></li></ul></li><li>▪ <b>En función a la carga:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Carga Rodante (ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Ambos muelles USD 40,00</li></ul></li><li>- <u>Carga Fraccionada (ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Ambos muelles USD 13,00</li></ul></li><li>- <u>Contenedor 20"</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 120,00</li><li>Espigón Existente USD 130,00</li></ul></li><li>- <u>Contenedor 40"</u><ul style="list-style-type: none"><li>Nuevo Muelle USD 151,43</li><li>Espigón Existente USD 195,00</li></ul></li><li>- <u>Granel Sólido (ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Ambos muelles USD 6,00</li></ul></li><li>- <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u><ul style="list-style-type: none"><li>Ambos muelles USD 1,50</li></ul></li></ul></li></ul>	Anexo 5
24	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.22. (p. 58)



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

Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017

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





## Anexo N° 2: Tarifario de Servicios Especiales

SERVICIOS ESPECIALES - TPE(*)				
TIPO DE CARGA: CONTENEDORES				
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga a bordo	Cont.	40	130
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía Muelle	Cont.	80	260
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía Patio 1/	Cont.	180	585
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	423
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Reguladas	Vehículo	50	163
Servicios especiales - otros	Conexión / Desconexión a Bordo	Cont.	8	26,00
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Lectura de parámetro de contenedor refri	Cont.	10	32,5
Servicios especiales - otros	Seteo de contenedores refrigerados	Cont.	30	97,5
Almacenaje de contenedores vacíos	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Especia	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 3 al día 8	TEU/DIA	8	26,0
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 9 al día 15	TEU/DIA	10	32,5
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	48,8
Almacenaje de contenedores de transbordo	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Especia	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores de transbordo	Del día 3 al día 15	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores de transbordo	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	48,8
SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA		Unidad de Cobro	US\$	S/.
Almacenaje de contenedores exportación	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Especia	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA	8,00	26
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	10,00	32,5
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15,00	48,8
Almacenaje de contenedores importación	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Especia	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores importación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA	0	0,0
Almacenaje de contenedores importación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	5	16,3
Almacenaje de contenedores importación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	48,8
Asistencia a contenedores refrigerados-ree	Suministro de Energía 2/	Cont./Hr	2	6,5
Asistencia a contenedores refrigerados-ree	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefer	Cont.	18	58,5
Servicios especiales - Otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Cont.	45	146,3
Servicios especiales - Otros	Verificación o Colocación de sellos/precintos	Cont.	9	29,3
Servicios especiales - Otros	Remosión o colocación de etiquetas	Cont.	9	29,3
Servicios especiales - Otros	Pesaje adicional	Cont.	20	65
Servicios especiales - Otros	Reconocimiento previo de la carga por solicitud	Cont.	100	325
Servicios especiales - Otros	Apertura del Contenedor para retiro de carga	Cont.	150	487,5
Servicios especiales - Otros	Aforo con cuadrilla	TEU	40	130
Servicios especiales - Otros	Aforo con uso de Monta cargas	TEU	45	146,3
Servicios especiales - Otros	Manipuleo de contenedores OOG	Cont.	100	325
Servicios especiales - Otros	Desglose de Mercancía de Importación	BL	30	97,5
Servicios especiales - Otros	Tarja electrónica	Cont.	1,8	5,9
Servicios especiales - Otros	Anulación o Cambio de factura	Fractura	12	39
Servicios especiales - Otros	Trasegado	Cont.	A tratar	
Servicios especiales - Otros	Contratación de reserva de venta de atención	Recalada	10000	32500
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	650
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	325
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	162,5
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	162,5
Servicios especiales - otros	Emisión de constancia de peso	Cont.	20	65
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Gate in/out	Cont.	80	260
Servicios especiales - otros	Asignación y seteo de cont Refrigerado	Cont.	30	97,5
Servicios especiales - otros	Uso De Barrera De Contención	Día/Fracción	430	1397,5
Servicios especiales - otros	Paquete de Servicios Especiales relacionados a le	Cont.	A tratar	



<b>TIPO DE CARGA: CARGA FRACCIONADA</b>				
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro de la misma	Ton.	18	58,5
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otra bodega	Ton.	36	117
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otros bodega vía muelle	Ton.	36	117
Servicios especiales - estiba	Manipuleo en Muelle Carga Estándar (hasta 3 Ton)	Ton.	8	26
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	422,5
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	162,5
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa móvil	Hora		A tratar
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Estándar)			Libre
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	0,17	0,5525
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Día	0,34	1,105
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	0,65	2,1125
Almacenaje de carga fraccionada	Adicional a los precios de almacenaje por almacenaje	Ton./Día	0,3	0,975
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	5	16,25
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	Camión	50	162,5
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	Unidad		A tratar
Servicios especiales - otros	Limpieza de Muelle	Ton.	0,8	2,6
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,5
Servicios especiales - otros	Anulación o cambio de factura	Factura	12	39
Servicios especiales - otros	Personal para mantenimiento de Tolvas	Jornada	60	195
Servicios especiales - otros	Alquiler de equipos			
Servicios especiales - otros	Porta contenedores	Hora	200	650
Servicios especiales - otros	Spreaders	Jornada	100	325
Servicios especiales - otros	Montacarga	Hora	50	162,5
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	162,5
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	20	65
Servicios especiales - otros	Aforo con cuadrilla	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Uso de barrera de Contención	Día/Fracción	430	1397,5
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora		A tratar

<b>TIPO DE CARGA: CARGA RODANTE</b>				
<b>SERVICIO ESPECIAL EN FUNCIÓN A LA NAVE</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
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 nave	Ton.	60	193,2
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía muelle	Ton.	76	244,72
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares		50	161
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil			A tratar
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Almacenaje de carga fraccionada	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Estándar)			Libre
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	2,5	8,125
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Día	5	16,25
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	10	32,5
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	2,5	8,125
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	Unid.	20	65
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,5
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	39
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	650
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	325
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	162,5
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Alquiler de equipos	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	162,5
Alquiler de equipos	Uso de Barrera de Contención	Día/Fracción	430	1397,5
Alquiler de equipos	Uso de Grúa Móvil	Hora		A tratar



<b>TIPO DE CARGA: GRANEL SÓLIDO</b>				
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga dentro del mismo nivel	Ton.	5,82	18,915
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro bodega	Ton.	6,2	20,15
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	422,5
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	162,5
Servicios especiales - otros	Uso de Frúa Móvil	Hora		A tratar
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Ton.	5	16,25
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	camión	20	65
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,5
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	39
Servicios especiales - otros	Manteo de camiones	camión	11	35,75
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora		A tratar
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pasaje	Vehículo	50	162,5
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	15	48,75
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.		A tratar
Servicios especiales - otros	Uso de Barra de Contención	Día/Fracción	430	1397,5
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora		A tratar

(\*) Vigente a partir de 20/11/2017.

Puede ser este tarifario en: [http://www.puertopaita.com/archivos/notas/821\\_TARIFARIO\\_V10\\_061216a.pdf](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 movilizadada 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 únicamente 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
Periodo:	2010-2017

#### a. Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Naves atendidas (Alto Bordo)	Unidades	405	470	440	477	514	496	493	495
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	2 095 622
<b>Carga por tipo de operación:</b>									
Exportación	Toneladas	798 480	996 982	1 133 463	1 095 061	1 193 411	1 310 710	1 313 082	1 283 386
Importación	Toneladas	266 160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749	813 169	775 025
Cabotaje	Toneladas	44 360 a/	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322	7 019	19 385
Transbordo	Toneladas	-	469	200	3 569	1 039	1 592	5 340	17 826
Tránsito	Toneladas	-	-	70	206	-	57	-	-
<b>Carga por tipo de producto:</b>									
Contenedorizada	Toneladas	787 390	1 111 602	1 157 766	1 157 766	1 313 186	1 428 377	1 442 570	1 491 912
Fraccionada	Toneladas	66 540	32 902	59 341	59 341	53 834	23 428	40 486	35 623
Graneles Líquidos	Toneladas	33 270	27 053	42 767	42 767	64 446	35 792	82 185	52 544
Graneles Sólidos	Toneladas	221 800	239 421	259 428	259 248	280 409	739 833	573 369	515 542
Rodante	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-
Contenedores (unidades)	Unidades	75 952	89 903	96 087	96 087	109 447	119 346	123 520	128 295
Contenedores (TEU's) <sup>1/</sup>	Unidades de TEUs	126 466	152 154	165 751	165 751	192 628	210 595	215 014	223 384

#### b. Ingresos

Ingresos	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Servicios a la carga:</b>									
Manipuleo	Miles de dólares	14 537	16 864	19 100	20 428	21 238	19 046	21 479	21 381
Suministro de energía	Miles de dólares	237	902	1 920	2 156	3 188	3 671	4 242	4 377
Almacenaje	Miles de dólares	33	36	94	177	114	162	481	146
Alquiler de equipos	Miles de dólares	69	82	47	80	37	38	153	64
Otros servicios	Miles de dólares	370	736	942	1 804	3 098	8 590	7 731	7 318
<b>Servicios a la nave:</b>									
Movilización de carga	Miles de dólares	112	88	1 009	141	235	205	549	342
Amarradero	Miles de dólares	454	812	194	1 075	1 081	1 451	1 549	1 576
Servicios de apoyo	Miles de dólares	11	54	93	229	225	172		
Otros servicios	Miles de dólares	100	303	604	741	715	324	249	251
<b>Otros Ingresos:</b>									
Servicios portuarios imputados a activos	Miles de dólares						-16 131	-17 099	-18 068
Ingresos por servicios de Construcción	Miles de dólares			39 201	79 739	36 459	78	14 429	6 527
<b>Total</b>		<b>15 923</b>	<b>19 877</b>	<b>63 204</b>	<b>106 570</b>	<b>66 390</b>	<b>17 606</b>	<b>33 763</b>	<b>23 914</b>

#### c. Ocupación de amarradero

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Muelle Espigón Multipropósito	Porcentaje	21%	31%	33%	32%	33%	27%	20%	19%
Muelle de Contenedores	Porcentaje	Inicia operaciones a partir de octubre de 2014				26%	32%	27%	47%

a/ Incluye cabotaje, tránsito y transbordo

<sup>1/</sup> 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.

<sup>2/</sup> 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, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta  
**Jefe de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Victor Chang Rojas - Analista  
Oscar Ubillús Ramírez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca – Practicante