

# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## Concesión del Terminal Portuario de Paita

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....</b>	<b>7</b>
I.1 Composición de la Empresa.....	7
I.2 Principales características del contrato de concesión.....	7
I.3 Área de Influencia .....	10
I.4 Principales Activos de la Concesión.....	11
I.5 Hechos Importantes.....	13
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>14</b>
II.1. Servicios regulados.....	14
II.2. Servicios no regulados.....	16
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>17</b>
III.1. Principales clientes .....	17
III.2. Evolución del tráfico de naves y carga .....	18
III.3. Evolución del tráfico por tipo de operación.....	21
<b>IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS.....</b>	<b>29</b>
IV.1. Servicios Regulados.....	29
IV.2. Cargos de acceso.....	31
IV.3. Servicios no regulados .....	31
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>34</b>
V.1. Inversión ejecutada.....	34
V.2. Pagos al Estado.....	35
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>36</b>
VI.1. Niveles de servicio.....	36
VI.2. Accidentes .....	40
VI.3. Reclamos.....	41
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>42</b>
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	42
VII.2. Estado de Situación Financiera .....	45
VII.3. Ratios Financieros .....	47
<b>VIII. CONCLUSIONES.....</b>	<b>48</b>
Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión .....	50
Anexo N° 2: Tarifario de Servicios Especiales (A partir de 20/11/17).....	57
Anexo N° 3: Tarifario de Servicios Especiales (A partir de 1/10/18).....	60
Anexo N° 4: Resumen estadístico .....	63



## CUADROS

CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	8
CUADRO N° 2: INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN .....	9
CUADRO N° 3: INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA .....	9
CUADRO N° 4: INFRAESTRUCTURA DE LA CONCESIÓN .....	11
CUADRO N° 5: INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO .....	12
CUADRO N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO .....	12
CUADRO N° 7: CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	14
CUADRO N° 8: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR .....	15
CUADRO N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2017-2018.....	17
CUADRO N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2017-2018.....	17
CUADRO N° 11: CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2017-2018 .....	23
CUADRO N° 12: CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2017-2018.....	24
CUADRO N° 13: CARGA CONTENEDORIZADA: TIPO DE PRODUCTO .....	25
CUADRO N° 14: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2017-2018 .....	28
CUADRO N° 15: TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2017-2018.....	30
CUADRO N° 16 CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES .....	31
CUADRO N° 17: PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2018.....	32
CUADRO N° 18: RENDIMIENTO CONTRACTUAL MÍNIMO DE CONTENEDORES .....	38
CUADRO N° 19 RENDIMIENTO TRIMESTRAL DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CONTENEDORES .....	39
CUADRO N° 20: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2017- 2018.....	43
CUADRO N° 21: INGRESOS POR SERVICIOS PORTUARIOS, 2017- 2018.....	43
CUADRO N° 22: COSTOS POR SERVICIO DE OPERACIÓN Y MANTEAMIENTO 2017-2018.....	44
CUADRO N° 23 : GASTOS ADMINISTRATIVOS 2017-2018 (MILES DE USD) .....	45
CUADRO N° 24 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2017-2018 (EN MILES DE USD)....	46
CUADRO N° 25 : RATIOS FINANCIEROS 2016-2018 .....	47

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2017-2018.....	18
GRÁFICO N° 2: NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2017-2018 .....	19
GRÁFICO N° 3: NAVES POR TIPO DE CARGA, 2017-2018 .....	19
GRÁFICO N° 4: CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2017-2018.....	20
GRÁFICO N° 5: CARGA TOTAL, 2017-2018 .....	20
GRÁFICO N° 6: ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2017-2018.....	21
GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2017-2018.....	21



GRÁFICO N° 8: CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2017-2018 .....	22
GRÁFICO N° 9: CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2017-2018 .	22
GRÁFICO N° 10: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2017-2018 .....	24
GRÁFICO N° 11: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2018.....	25
GRÁFICO N° 12: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2017-2018 .....	26
GRÁFICO N° 13: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2017-2018.....	26
GRÁFICO N° 14: MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2017-2018 .	27
GRÁFICO N° 15: MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2017- 2018.....	27
GRÁFICO N° 16: NIVEL DE INVERSIÓN REFERENCIAL 2010-2018* .....	34
GRÁFICO N° 17: TIEMPO DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA.....	37
GRÁFICO N° 18: TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA .....	37
GRÁFICO N° 19: CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA.....	38
GRÁFICO N° 20: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO .....	39
GRÁFICO N° 21: RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO .....	40
GRÁFICO N° 22: RENDIMIENTO: MERCANCIA GENERAL.....	40
GRÁFICO N° 23: EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO, 2013- 2018 .....	42

## FIGURAS

FIGURA N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE PAITA.....	7
FIGURA N° 2: GRÚAS EN LA TERMINAL PORTUARIO DE PAITA .....	13
FIGURA N° 3: CADENA LOGÍSTICA DE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO ...	14
FIGURA N° 4: SERVICIOS ESPECIALES.....	33



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## 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 30 años

El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, distribuido en cuatro (4) etapas. Al cierre de 2018, la inversión total ejecutada asciende a USD 210,7 millones, lo cual representa un avance de 67,6% con relación al monto comprometido.

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. Durante 2018, el 77,4% del total de contenedores se movilizó a través del Nuevo Muelle y el resto (22,6%) a través del Muelle Espigón.

A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores (es decir, durante 2019), el 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 a las tarifas establecidas para el servicio de embarque y desembarque, estas se mantuvieron en niveles similares para todos los tipos de carga (contenedorizada y no contenedorizada).

Durante 2018, el TPE atendió un total 477 naves, lo que representó una reducción de 3,64% en relación al año anterior donde se atendieron 495 naves. Pese a ello, el volumen de carga movilizada se incrementó 19%, motivado principalmente por el aumento de la carga de contenedores (+21,2%). Las principales cargas transportadas fueron: maíz (20,4%), sulfato de amonio (17,1%), urea (15%), y trigo (13,5%).

En relación al tipo de carga, se aprecia que en el terminal portuario se moviliza principalmente carga de contenedores (74,6%) y carga de granel sólido (20,7%); mientras que el resto de carga correspondió a carga granel líquida y carga fraccionada (4,7%), no habiéndose producido movimientos de carga rodante. Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representaron el 64,9%, las importaciones el 34,8% y en una pequeña proporción el movimiento de cabotaje, transbordo y tránsito con el 0,3%.

Con relación al desempeño operativo, durante el 2018, el Concesionario cumplió con todos los niveles mínimos establecidos en el contrato respecto a los tiempos de espera de nave y el tiempo de espera para recepción y entrega de mercancía. Asimismo, el Concesionario ha registrado niveles de productividad por encima de los umbrales fijados para el movimiento de carga de contenedores y de carga no contenedorizada. En efecto, el tiempo promedio de atención de naves se mantuvo por debajo de las 4 horas máximas establecidas y el tiempo de



atención para la recepción y despacho de mercadería se ubicó por debajo de los 20 minutos máximos.

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 correspondiente a 20 contenedores por hora-grúa fue superado durante los el primer trimestre del 2018, al haberse alcanzado un promedio de 30,2 contenedores por hora-grúa.

Los pagos efectuados por el Concesionario al Estado Peruano por concepto de retribución a la APN y aportes por regulación al OSITRÁN, ascendieron a USD 1,50 millones, lo cual representó un incremento de 18,9% con relación al año anterior (USD 1,26 millones).

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, se aprecia que, durante 2018, los ingresos por la prestación de servicios portuarios alcanzaron los USD 24,9 millones, lo que representó un incremento de 43,4% con relación al 2017. Por su parte, los costos de operación de la concesión se incrementaron en menor magnitud (+25,8%), lo cual contribuyó a generar una utilidad neta de USD 7,2 millones, nivel 41,9% superior que la utilidad registrada el año anterior (USD 5,1 millones).





## INFORME DE DESEMPEÑO 2018

### CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

#### I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

##### I.1 Composición de la Empresa

1. Terminales Portuarios Euroandinos Paita es una sociedad anónima peruana constituida el 24 de junio de 2009 para la adjudicación del contrato de concesión. TPE está conformada por las empresas Cosmos Agencia Marítima S.A.C. (subsidiaria de DPW Logística S.A.C., domiciliada en Perú) y por Tertir – Terminais de Portugal S.A. ((entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A. domiciliada en Portugal, ambas con una participación del 50% del capital.
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 2018, 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 MTC y TPE, en la modalidad de proyecto autosostenible y tiene una vigencia de 30 años desde la fecha de su suscripción.

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



Fuente: Mota Engil Perú

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

<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



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>.

6. El Puerto fue concesionado bajo el esquema mono operador<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 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) del OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.

<b>Cuadro N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN</b>	
<b>CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO</b>	
<b>Tipo de concesión</b>	Autosostenible
<b>Area de la Concesión</b>	Área de 120.83 hectáreas
<b>Factor de competencia</b>	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional.
<b>Inversión referencial</b>	USD 311,6 millones
<b>Etapas de Ejecución de Obras</b>	Etapa 1, 2, 3 y la 4 de Inversiones Adicionales
<b>Inversión realizada al 2018</b>	USD 210,6 millones
<b>Fecha de inicio de operación</b>	07 de octubre de 2009
<b>Vigencia de la Concesión</b>	30 años
<b>Número de Adendas</b>	1
<b>Modalidad</b>	DBFOT Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario.
<b>Régimen Económico [1]</b>	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.

#### Compromiso de inversión

7. Conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Segunda de la Adenda N° 1, la inversión referencial para desarrollo de la Concesión del Terminal Portuario de Paita asciende a USD 311,6 millones (incluido IGV), la cual esta prevista a ejecutarse en las siguiente cuatro (4) etapas:
- (i) Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores, que comprende el dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
  - (ii) Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.

<sup>1</sup> "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).





- (iii) Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.
- (iv) Etapa 4 y siguientes: Comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones.

**Cuadro N° 2**  
**INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN**

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

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

8. 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).

**Cuadro N° 3:**  
**INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA**

**(Obras Mínimas) - Infraestructura de Terminal Portuaria de Paita**

Amarradero	Longitud mínima de 300 metros
Área de Respaldo y patio de almacenamiento	Superficie de 12,5 hectáreas
Dragado en puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobra	Profundización a - 13 m

**(Obras Mínimas) - Concesionario puede optar entre las siguientes inversiones**

**Alternativa 1**

Muelle espigón existente  
Refuerzo de capacidad portante

**Alternativa 2**

Muelle de Contenedores  
Construcción de un segundo amarradero

**Inversiones Adicionales (IA)**

Vías de acceso terrestre al terminal  
Ampliación del Muelle Espigón existente  
Dragado a -13 metros profundidad en Muelle espigón existente  
Profundización de dragado a 15 metros en Muelle de Contenedores  
Instalación de sistemas de manejo de carga granel sólido y líquido  
Área de maniobra: remoción de nave encallada

**Derivados de elección de alternativa 1**

Construcción de un segundo amarradero y patio de respaldo en el Muelle de Contenedores  
Construcción de área de respaldo de Muelle espigón

**Derivados de elección de alternativa 2**

Construcción de patio de contenedores en Muelle de Contenedores  
Adquisición de equipos de manejo de contenedores para el segundo amarradero  
Adquisición de equipos especializados para Muelle espigón

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



### Ingreso Mínimo Garantizado (IMAG)

9. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa 1, 2 y 3, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG).
10. El IMAG, de corresponder, se entregará al Concesionario de acuerdo con el procedimiento de pago descrito en el contrato de concesión. Dicho procedimiento establece que el monto resultante de la diferencia entre el IMAG y los ingresos totales anuales calculados por el Regulador serán abonados al Concesionario en el año calendario siguiente de la presentación del informe en el que se determine dicha diferencia.
11. El monto del IMAG por las obras a ser ejecutadas en las fases 1 y 2 asciende a USD 330,9 millones, las cuales van desde el año 2015 hasta el año 2029. En el caso de la fase 3, el IMAG asciende a USD 27 millones, el cual va desde el año 2026 hasta el año 2035. Así, sumando el monto total para el desarrollo de las tres fases se tiene que el IMAG asciende a USD 357,9 millones.

### Régimen tarifario

12. 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 al OSITRAN revisar las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
13. 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.
14. 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.

### Pagos al Estado

15. 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 al OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>7</sup>.

## **I.3 Área de Influencia**

16. 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.

<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.

<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).



17. Asimismo, el terminal de Paíta constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte 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.
18. 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

##### Infraestructura

19. De acuerdo al Anexo 1 del Contrato de Concesión, el área 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.
20. De esta manera al 2018, 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).

<b>Cuadro N° 4: Infraestructura de la Concesión</b>	
<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.	

<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.



## **Equipamiento**

21. 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.
22. 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.
23. 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.

24. 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 fue de USD 156,06 millones, superior a la inversión contractual por un monto de USD 150,18 millones.
25. 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 USD 170,09 millones. En el Cuadro N° 6 se detalla el principal equipamiento existente en el terminal de Paita al cierre de 2018.

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.

26. 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.

### 1.5 Hechos Importantes

27. Con fecha 28 de agosto de 2018, se aprobó la obra “Rehabilitación del muelle espigón existente”, conforme a lo establecido en el Acta de Recepción Final de Obras, lo cual permitirá restituir la capacidad inicial del muelle y prolongar su uso en por lo menos 25 años más



## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

28. 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 del OSITRAN (en adelante, REMA). Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.
29. 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, el cual es fijado libremente.

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

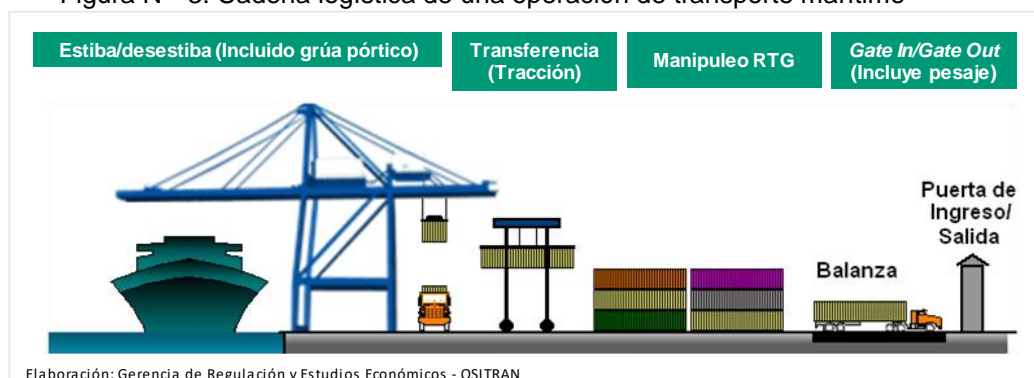
Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### II.1. Servicios regulados

30. 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

31. 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.
32. 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

### **En función a la nave**

#### 1. Uso de amarradero

Unidad de cobro: metro de eslora-hora

- Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada
- Tiempo de inicio: Nave larga la primera espía en operación de atraque
- Tiempo de término: Nave larga la última espía en operación de desatraque
- Incluye servicio de amarre y desamarre.

### **En función a la carga**

#### 2. Embarque y Desembarque

La unidad de cobro para carga contenedorizada es por unidad de contenedor, y en carga no contenedorizada es la tonelada métrica.

- Servicio de tracción: Entre costado de la nave y área de almacenaje
- Servicio de pesaje
- Almacenamiento: 48 horas a libre disposición del usuario

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

33. 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.
34. 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.
35. 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.
36. 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**

37. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de mono operador, 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>11</sup> y remolcaje<sup>12</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.
38. De acuerdo a lo establecido en el artículo N° 49 del REMA, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que i) administrada o controlada

<sup>11</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, abarloadoamiento, desabarloadoamiento 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>12</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.



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.

39. 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.
40. El servicio de remolcaje<sup>13</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>14</sup>

## **II.2. Servicios no regulados**

41. El operador portuario brinda Servicios Especiales que no se encuentran sometidos a la regulación por tarifas. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio. Cabe destacar que todos los servicios especiales brindados por TPE no son regulados por tarifas.
42. 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

<sup>13</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>14</sup> Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3, 4 y 5.



### III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

#### III.1. Principales clientes

43. El terminal portuario de Paita tiene como clientes a los usuarios intermedios: líneas navieras y agentes navieros. Asimismo, se atienden a usuarios finales: empresas exportadoras e importadoras.
44. 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. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante 2018, las principales líneas navieras que operaron en el terminal portuario de Paita son Sea Trade (12%), seguido de la línea naviera Hapag Lloyd AG (10%) y Sea Land (10%). Cabe destacar que, MAERSK Line ha visto aumentar su participación de 2% en el 2017 a 4% en el 2018, siendo una línea naviera perteneciente al Grupo A.P.Moller – Maersk 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.

Cuadro N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2017-2018					
Año 2017			Año 2018		
Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación	Líneas Navieras	Naves atendidas	Participación
Sea Trade	59	12%	Sea Trade	56	12%
Seaboard	46	9%	Seaboard	34	7%
Hapag Lloyd AG	45	9%	Hapag Lloyd AG	48	10%
Sea Land	42	8%	Sea Land	50	10%
Hamburg Süd Peru	22	4%	Hamburg Süd Peru	8	2%
American President Line	21	4%	MSC Mediterranean Shipping	48	10%
MSC Mediterranean Shipping	19	4%	Maersk Line	19	4%
Maersk Line	11	2%	X-press feeder	43	9%
Otros	235	47%	Otros	171	36%

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

45. 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 operaron en el TPP en 2017 y 2018.

Cuadro N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2017-2018					
Año 2017			Año 2018		
Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación	Agencia Marítima	Naves atendidas	Participación
Trabajos Marítimos SA	117	24%	Trabajos Marítimos SA	95	20%
Cosmos Agencia Marítima	73	15%	Cosmos Agencia Marítima	34	7%
Ian Taylor SAC	65	13%	Ian Taylor SAC	72	15%
B & M	41	8%	B & M	61	13%
TPP	36	7%	TPP	50	10%
Serpac	25	5%	Serpac	12	3%
Otros	138	28%	Otros	153	32%

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

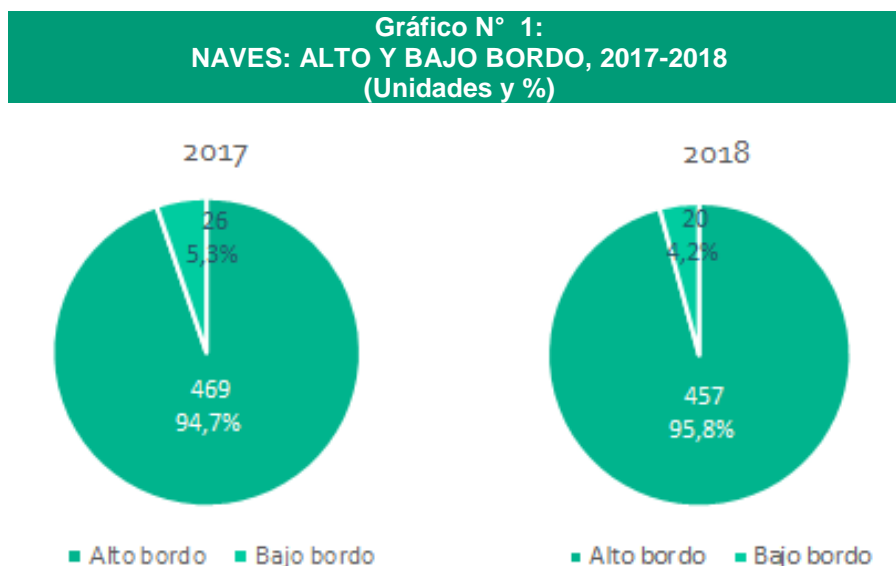


46. Las principales agencias marítimas operando en el Puerto son Trabajos Marítimos y Ian Taylor SAC, las cuales concentraron el 20% y 15% del total de naves atendidas durante 2018, respectivamente. La empresa Trabajos Marítimos (TRAMARSA) tiene más de 25 años de experiencia en el mercado portuario y marítimo con 1 600 naves agenciadas al año de forma global; mientras que Ian Taylor & Company tiene presencia en el Puerto de Callao y el terminal portuario de Paita.
47. Los principales clientes de TPE son aquellas empresas que se dedican a la exportación de productos pesqueros y agropecuarios, entre los cuales se encontraron Pesquera Hayduk, Austral Group, Alicorp, Corporación Peruana de desarrollo bananero, Peruvian Sea Food, entre otras.<sup>15</sup>

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

#### Tráfico de naves

48. En el año 2018, TPE atendió 477 naves, cantidad inferior en 29 naves con respecto al resultado del año anterior, lo que representó una disminución de 3,9%. Entre el 2017 y 2018, la participación de las naves de alto bordo y bajo bordo se redujo en 2,6% y 30%, respectivamente.



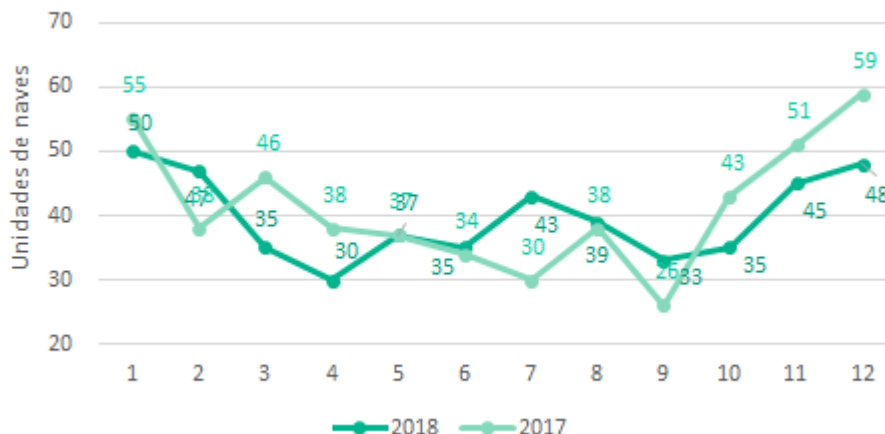
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Con relación a la frecuencia mensual de arribos de las naves en 2018, el terminal portuario de Paita recibió la mayor cantidad de naves durante los meses de enero y diciembre, con un total de 50 y 48 unidades, respectivamente. Por su parte, los meses donde se reportaron un menor número de naves fueron abril y septiembre, registrándose 30 y 33 unidades, respectivamente. En comparación con el 2017, los meses que arribaron un mayor número de naves correspondió a enero y diciembre con 55 y 59 naves en ambos meses, mientras que el mes de abril correspondió al mes donde recalaban un menor número de naves fue septiembre con 26 naves.

<sup>15</sup> En la web de TPE se detalla su lista de clientes: [http://www.puertopaita.com/detalle\\_notas.php?id=576](http://www.puertopaita.com/detalle_notas.php?id=576)



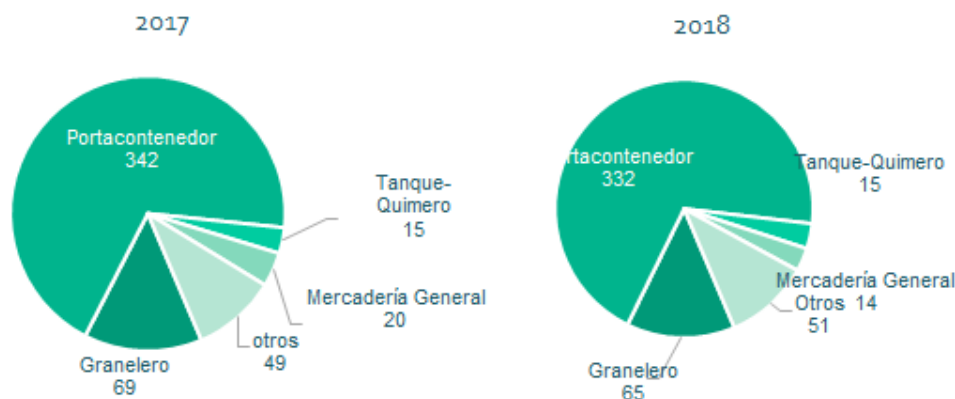
**Gráfico N° 2:  
NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2017-2018  
(Unidades)**



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

50. En cuanto al tipo de naves según carga, las naves portacontenedores representaron el 69,6% del total de naves que atracaron en el terminal portuario en el 2017, seguido de las naves de tipo granelero con 13,6%. El resto de naves comprendieron el 16,8% y corresponden a naves de mercadería general, tanques quimiqueros, remolcadores, pesqueros, barcasas y lanchas.

**Gráfico N° 3:  
NAVES POR TIPO DE CARGA, 2017-2018  
(%)**

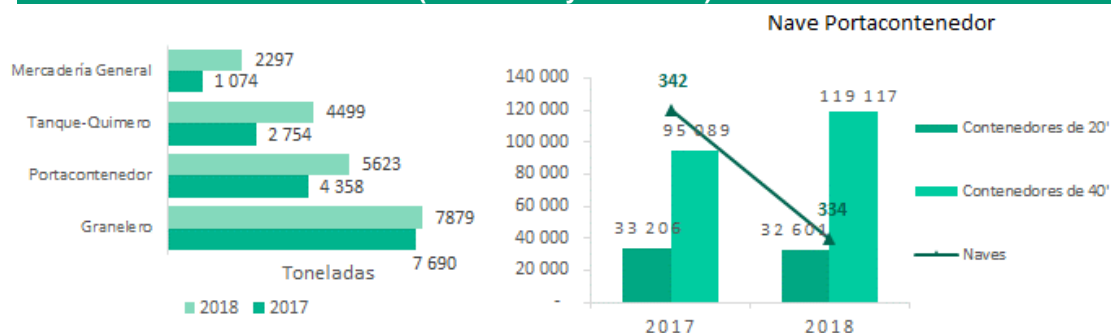


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

51. Durante el año 2018, el promedio de carga movilizada por las naves de tipo Granelero se incrementó en 2,5%, al pasar de 7690 a 7 878 toneladas. En el caso de la carga promedio de una nave portacontenedor, ésta se incrementó en 29% al pasar de 4 358 a 5 623 toneladas promedio. Por su parte, la carga promedio de naves de mercadería general se duplicó; mientras que la carga de tanque quimiqueros se incrementó un 63,4%.



**Gráfico N° 4:  
CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2017-2018  
(Toneladas y unidades)**



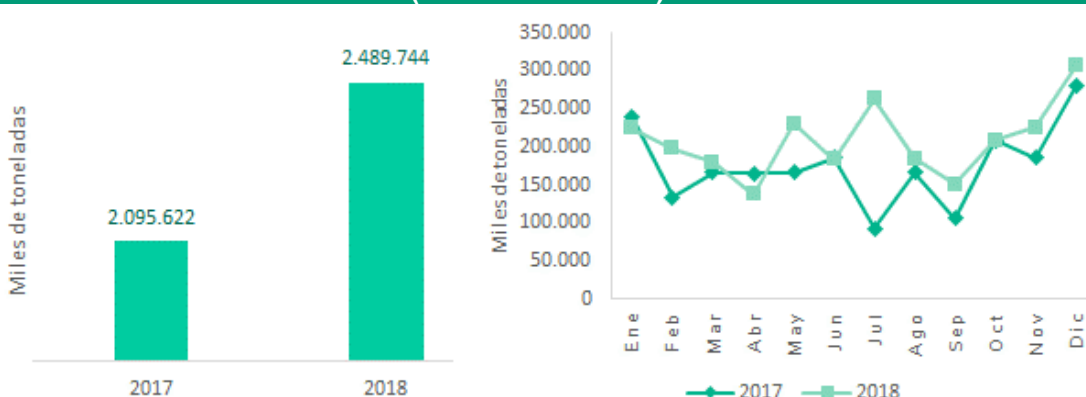
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

52. Respecto a las naves portacontenedor, el promedio de unidades de contenedores cargados por nave se incrementó en 29% en el año 2018. Así, la carga promedio de unidades de contenedores de 20 y 40 pies se incrementó de 97 y 277 en el 2017 a 98 y 357 unidades en el 2018, lo que muestra un crecimiento global de 80 unidades de contenedores adicionales por cada nave.

Tráfico de carga

53. Durante el año 2018, el Concesionario movilizó un total de 2,5 millones de toneladas, cantidad superior en 19% 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.
54. El tráfico de carga promedio mensual fue de 207,5 mil toneladas, superior a los 174,6 mil del año anterior. Durante los meses julio y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 262 y 279 miles de toneladas respectivamente. Mientras que durante los meses de julio y septiembre tan sólo alcanzaron a 137 y 150 mil toneladas.

**Gráfico N° 5:  
CARGA TOTAL, 2017-2018  
(Miles de toneladas)**



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

55. Los meses que experimentaron el mayor crecimiento respecto al año 2017 fueron febrero y julio con tasas de crecimiento de 47% y 183%, respectivamente. De manera contraria, en



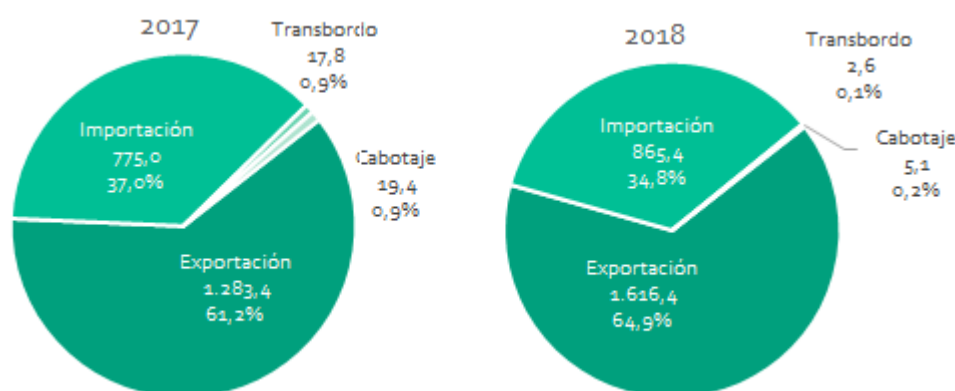


enero y abril el tonelaje total movilizado a través del terminal se redujo en 6% y 17% con relación al mismo periodo del año anterior, respectivamente.

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

56. 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 64,9%; mientras que la carga de importación (o desembarque) representó el 34,8%. Así, la carga total de exportación aumentó en 3,7%; mientras que la carga de importación disminuyó en 3,2% respecto al año anterior.
57. Cabe mencionar que, durante 2018 se observa un incremento en la participación de la carga de exportación con relación al año anterior, lo que podría estar explicado por el fenómeno de “El Niño Costero”, que durante los primeros meses de 2017 afectó la producción de los productos agrícolas que son exportados mediante el TPE. Por otro lado, la participación de cabotaje es mínima, habiendo pasado de 0,9% en 2017 a 0,2% en 2018.

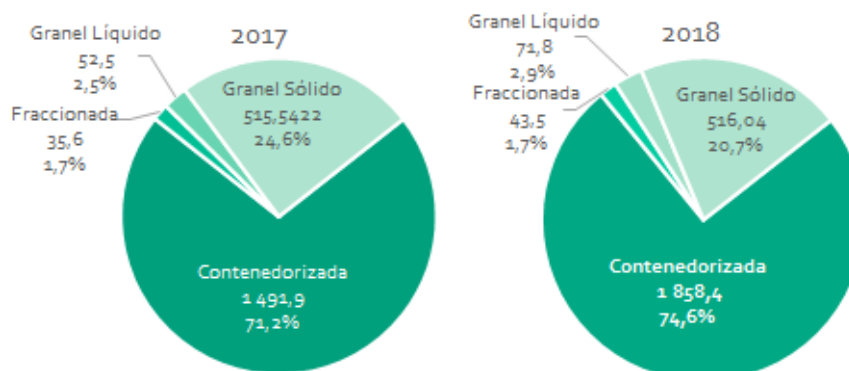
**Gráfico N° 6:**  
**ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2017-2018**  
(Miles de toneladas y %)



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

58. 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 74,6% y 20,7% durante el año 2018, 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, 2017-2018**  
(Miles de toneladas y %)



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

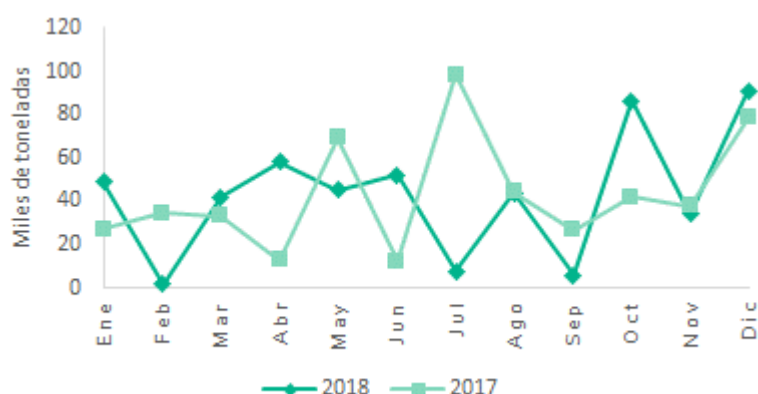


59. En relación al volumen de carga movilizada se observa que, durante el año 2018, la carga contenedorizada experimentó un crecimiento de 24,6%; mientras que la carga a granel sólido tuvo valores similares a los del 2017.

Embarque y desembarque de carga granel sólido

60. Como se mencionó líneas arriba, el nivel de transferencia de carga a granel sólido se mantuvo en valores similares a los registrados en el 2017, al pasar de 515,5 a 516 miles de toneladas.

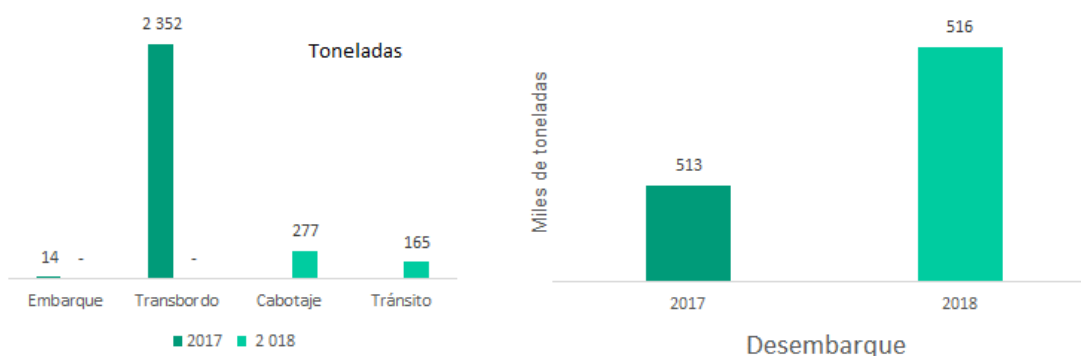
**Gráfico N° 8:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2017-2018  
(Miles de toneladas)**



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

61. Considerando la evolución mensual, la movilización de carga granel sólido se incrementó durante los meses de enero, marzo, abril, junio, octubre y diciembre de 2018 en comparación con sus similares del 2017.
62. La carga granel sólido de exportación o embarque fue cercana a cero en el 2017; mientras que la carga de importación o desembarque se incrementó en 5,7% entre esos años, al pasar de 513 a 516 mil toneladas.

**Gráfico N° 9:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2017-2018  
(Toneladas y Miles de toneladas)**



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



63. Respecto a la estructura por servicios de desembarque y embarque de la carga de granel sólido, esta se mantuvo entre el 2017 y el 2018, 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.
64. Cabe señalar que, entre los principales productos que forman parte de la carga granel sólido movilizada en 2018, se tienen los siguientes: maíz (20,4%), escoria (17,8%), sulfato de amonio (17,11%), úrea (15%) y trigo (13,5%) (Ver Cuadro N° 12).

**Cuadro N° 11:  
CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2017-2018  
(%)**

Carga granel sólido	Portafolio producto	
	2017	2018
Maíz	16,0%	20,4%
Escoria	10,9%	17,8%
Sulfato de Amonio	21,1%	17,1%
Urea	19,1%	15,0%
Trigo	13,9%	13,5%
Fosfato Diamonico	3,7%	3,5%
Nitrato de Amoniaco	1,9%	3,1%
Cloruro de Potasio	2,0%	2,7%
Torta de Soya	1,7%	2,4%
Sulfato de Potasio	2,0%	2,0%
Pescado Congelado	1,7%	1,2%
Otros	6,0%	1,3%

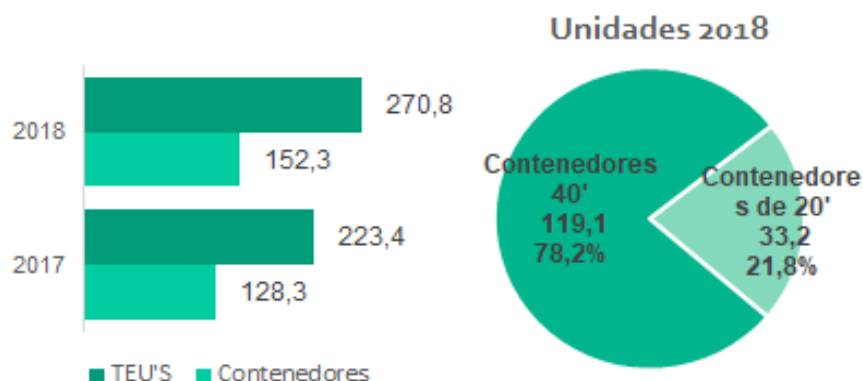
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### Embarque y desembarque de contenedores

65. Durante el año 2018, el Puerto movilizó 152,3 mil unidades de contenedores, lo que significó un crecimiento de 18,7% respecto al año 2017 (128,3 mil unidades). La carga contenedorizada medida en miles de TEUs movilizada durante el año 2018 ascendió a 270,8 TEU's, nivel superior en 21,2 % respecto a los 223,4 mil TEUs movilizadas el año anterior.
66. En relación al tamaño del contenedor movilizado (20 pies y 40 pies), el 78,2% de contenedores movilizados fue de 40 pies entre llenos y vacíos; y el 21,8% restante de contenedores de 20 pies entre llenos y vacíos.



**Gráfico N° 10:**  
**TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2017-2018**  
(TEUs y miles de unidades)



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

67. 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 2017 y 2018. 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. El cuadro N° 13 muestra la estructura de la carga contenedorizada por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies.

**Cuadro N° 12:**  
**CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2017-2018**  
(Miles de unidades)

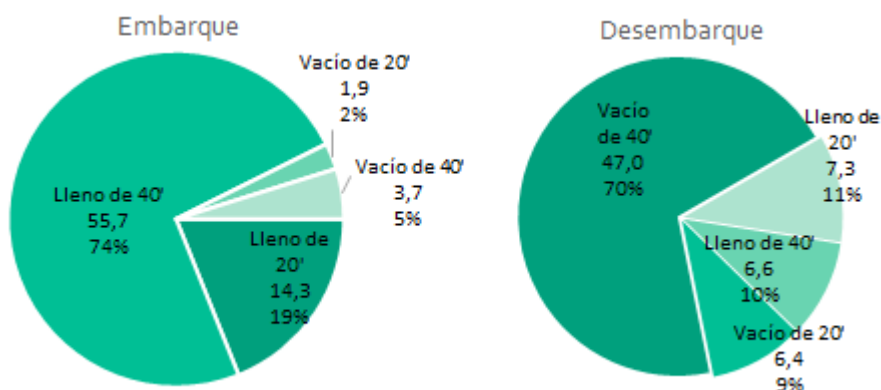
Terminal Portuario de Paíta	Año	Lleno de 20'	Lleno de 40'	Vacío de 20'	Vacío de 40'	Total	Total %
Embarque	2017	14,0	41,5	2,5	5,1	63,1	53%
Desembarque	2017	6,1	5,5	8,8	35,6	56,0	47%
<b>Total</b>		<b>20,1</b>	<b>47,0</b>	<b>11,3</b>	<b>40,7</b>	<b>119,1</b>	<b>100%</b>
Embarque	2018	14,3	55,7	1,9	3,7	75,6	53%
Desembarque	2018	7,3	6,6	6,4	47,0	67,2	47%
<b>Total</b>		<b>21,6</b>	<b>62,3</b>	<b>8,3</b>	<b>50,6</b>	<b>142,8</b>	<b>100%</b>

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

68. 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. El nuevo muelle de contenedores está especializado para atender naves portacontenedores de forma más eficiente por lo que posee mayores rendimientos, como se explicará en la sección VI de este documento.



**Gráfico N° 11:**  
**TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2018**  
(Miles de unidades y %)



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

69. Respecto al embarque de contenedores en 2018, el 74% correspondió a contenedores llenos de 40 pies, seguido de un 19% de contenedores llenos de 20 pies. El embarque restante (7%) correspondió a contenedores vacíos de ambas dimensiones.
70. Considerando el desembarque de contenedores, el 69,9% correspondió a contenedores vacíos de 40 pies, seguido de 9,5% de contenedores vacíos de 20 pies. El 20,6% restante correspondió a contenedores llenos de ambas dimensiones.
71. 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	
	2017	2018
Banano	15,4%	14,2%
Mangos	10,5%	10,7%
Pota Congelada	9,5%	9,1%
Uvas	7,7%	10,4%
Café	7,7%	7,3%
Paltas	4,7%	7,0%
Conserva De Pimiento	4,4%	3,8%
Harina De Pescado	3,4%	2,2%
Pescado Congelado	3,2%	2,4%
Andalucita	2,9%	2,7%
Otros	30,6%	30,2%

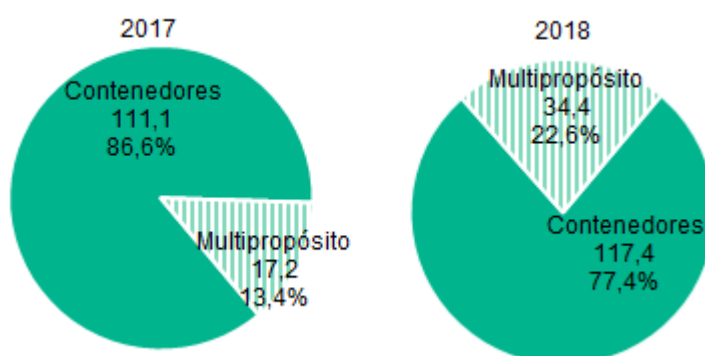
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



### Contenedores por muelle de atraque

72. En el 2018 la participación obtenida por el muelle multipropósito en el tráfico de contenedores movilizados fue 22,6% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.), lo que representó un incremento de 9,2 puntos porcentuales con relación al 2017 (13,4%). Por el contrario, la participación del muelle de contenedores se redujo de 86,6% a 77,4%, manteniéndose como el principal muelle donde se embarcan y desembarcan contenedores.

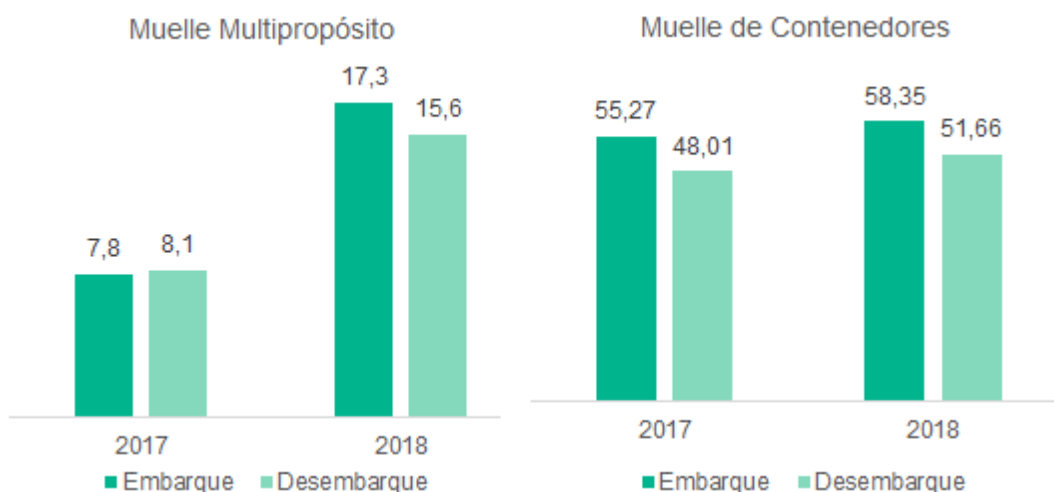
**Gráfico N° 12:**  
**TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2017-2018**  
(Miles de unidades y %)



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

73. Considerando la variación de contenedores en operaciones de embarque y desembarque en cada muelle, tal como se visualiza en el Gráfico N° 13, en el antiguo muelle espigón las unidades se incrementaron en ambas operaciones. En efecto, en las operaciones de embarque y desembarque las unidades de contenedores movilizados en el muelle espigón se incrementaron en 122% y 92,6%, respectivamente. Por su parte, en el muelle de contenedores, las unidades embarcadas se incrementaron 5,6%; mientras que las unidades desembarcadas se incrementaron 7,6%.

**Gráfico N° 13:**  
**TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2017-2018**  
(Miles de unidades)



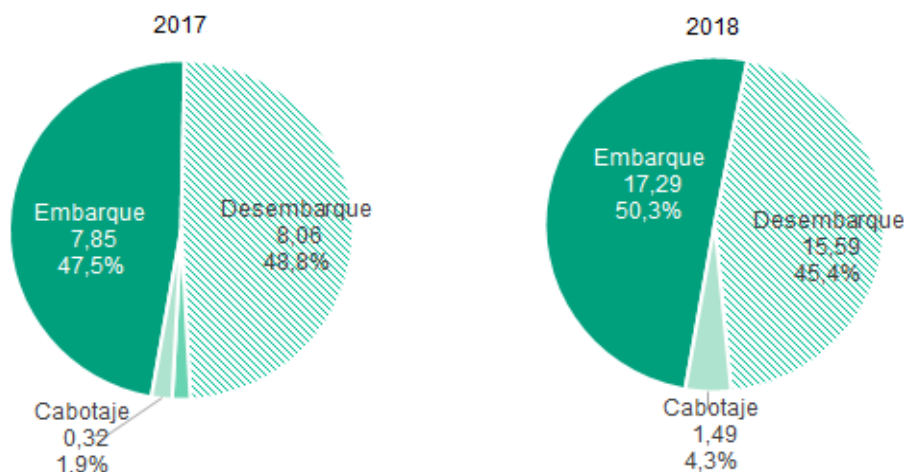
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





74. En cuanto a la estructura por operaciones en el muelle espigón durante el 2018, éstos se distribuyeron de la siguiente forma: operaciones de embarque (50,3%), operaciones de desembarque (45,4%) y cabotaje (4,3%), observándose un ligero aumento de la proporción de las operaciones de cabotaje con relación al año anterior (Ver Gráfico N° 14).

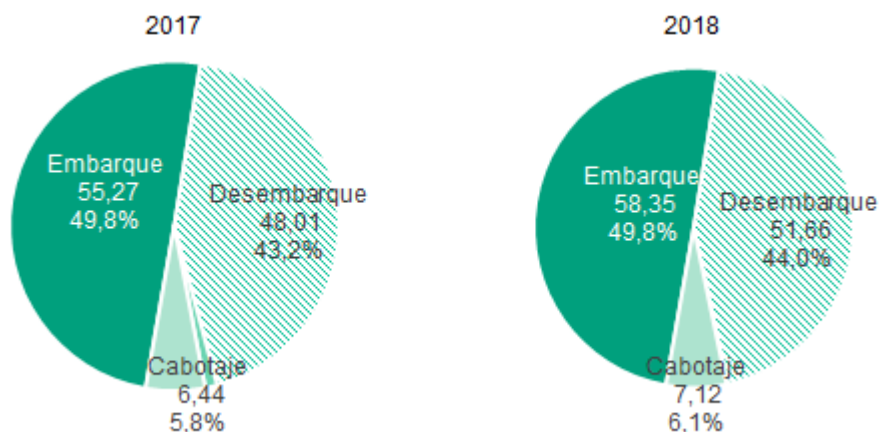
**Gráfico N° 14:**  
**MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2017-2018**  
(Miles de unidades y %)



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

75. En relación al muelle de contenedores, durante 2018, las operaciones de embarque, desembarque y cabotaje mantuvieron una participación similar a la registrada el año anterior, siendo la principal operación la de embarque.

**Gráfico N° 15:**  
**MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN POR SERVICIO, 2017-2018**  
(Miles de unidades y %)



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

76. Durante 2018, en el caso del Muelle Espigón, 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, 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, 2017-2018**  
(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	2 018	3,74	12,75	0,21	0,60	17,293
Desembarque	2 018	1,17	1,43	2,97	10,02	15,586
Total		4,91	14,17	3,18	10,62	32,879
Embarque	2 017	1,88	5,10	0,32	0,55	7,847
Desembarque	2 017	0,74	0,77	1,80	4,75	8,06
Total		2,61	5,87	2,12	5,30	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	2 018	10,59	43,00	1,70	3,06	58,352
Desembarque	2 018	6,10	5,16	3,43	36,97	51,657
Total		16,69	48,16	5,13	40,02	110,009
Embarque	2 017	12,08	36,43	2,22	4,54	55,268
Desembarque	2 017	5,41	4,74	7,02	30,84	48,008
Total		17,48	41,17	9,24	35,38	103,276

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

## IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS

### IV.1. Servicios Regulados

77. 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.
78. 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.
79. 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>16</sup> de los EEUU.

**X** : Factor de productividad, el cual representa la variación anual promedio de la productividad.

80. 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 el OSITRAN y revisado cada cinco años.
81. 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 el 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>17</sup>
82. 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.
83. 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

<sup>16</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>17</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).



al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y (iii) el servicio de pesaje.

84. 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, 2017-2018  
(Dólares sin IGV)**

CONCEPTOS	Unidad de cobro	2017		2018	
		Muelle Espigón 1/	Muelle Contenedores 1/	Muelle Espigón 2/	Muelle Contenedores 2/
Uso de amarradero	Metro eslora-hora	0,61	1,03	0,61	1,03
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
A la carga rodante	Tonelada	44,09	41,29	44,09	41,29
A la carga fraccionada	Tonelada	14,33	13,43	14,33	13,43
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,62	6,19	6,62	6,19
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,66	1,55	1,66	1,55
<b>CARGA CONTENEDORIZADA</b>					
<b>Operaciones de embarque y desembarque</b>					
Contenedores llenos y vacíos (20 pies)	Contenedor	142,27	123,87	142,27	123,87
Contenedores llenos y vacíos (40 pies)	Contenedor	214,89	156,01	214,89	156,01
<b>Operación de transbordo</b>					
Contenedores llenos (20 pies)	Contenedor	96,36	123,87	96,36	123,87
Contenedores llenos (40 pies)	Contenedor	144,69	156,01	144,69	156,01
Contenedores vacíos (20 pies)	Contenedor	91,65	123,87	91,65	123,87
Contenedores vacíos (40 pies)	Contenedor	137,44	156,01	137,44	156,01

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

2/ Tarifas vigentes a partir del 01-10-2018

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. Como se aprecia en el cuadro anterior, durante 2018, la tarifa cobrada la nave por el uso de amarradero en el muelle espigón (USD 0,61 por metro eslora-hora) es 69% menor que la tarifa cobrada en el muelle de contenedores (USD 1,03 por metro eslora-hora). Cabe notar que ambas tarifas se han mantenido en los mismos niveles que en el año anterior.
86. Respecto a las operaciones de embarque y desembarque, durante 2018, las tarifas aplicadas en el Muelle Espigón a la carga fraccionada, carga rodante, carga sólida a granel y carga líquida a granel han sido superiores en 6,7%, 6,8%, 6,9% y 7,0% respecto de las aplicadas en el Muelle de Contenedores.
87. En relación a la carga contenedorizada en las operaciones de embarque y desembarque, se aprecia que las tarifas son menores en 12,9% y 27,4% en el Muelle de Contenedores que en el Muelle Espigón, respectivamente. Por el contrario, en el caso de las operaciones de transbordo, las tarifas son mayores en el Muelle Espigón en niveles de entre 7,8% y 33,7%. En todos los casos se observa que las tarifas se han mantenido en los mismos niveles con relación al año anterior.



## IV.2. Cargos de acceso

88. 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 TPE, 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.
89. 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	5/11/2012	8/12/2018	Adendas N° 02, 03, 04, 05, 06 y 07	0,00
Triton Maritime Services S.A. - TRIMSER	5/11/2012	8/12/2018	Adendas N° 02, 03, 04, 05, 06, 07 y 08	0,00
Nautilus S.A.	8/12/2017	8/12/2018	Adenda N° 01	0,00

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

## IV.3. Servicios no regulados

90. 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. Cabe señalar que en el Terminal Portuario de Paita todos los servicios especiales se encuentran no regulados, es decir, los usuarios deben pagar un precio que se establece libremente en el mercado.
91. En el siguiente cuadro, se muestra el detalle de los precios cobrados durante 2018 por cada uno de los servicios especiales brindados, según el tipo de carga atendida. Cabe señalar que, la mayor recaudación por servicio especial correspondió al servicio de suministro de energía para la atención de contenedores refrigerados. En particular, durante 2018, el Concesionario obtuvo ingresos por USD 6,6 millones por la prestación del servicio de energía a la carga contenedorizada, lo que representó un incremento de 51% con relación al año anterior (USD 4,4 millones)<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> De acuerdo a la información remitida por TPE en sus EEEF.



**Cuadro N° 17:  
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2018  
(En USD, sin IGV)**

CUADRO N° 18 PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2018 (Dólares sin IGV)						
Descripción de Servicio		Rango de Precios				
Servicio a la nave y a la carga		Contenedores	Fraccionada	Rodante	Granel Sólido	Líquida
A la nave		TEU	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.
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		
<b>Asistencia a contenedores refrigerados</b>						
Asistencia a contenedores refrigerados	Suministro de Energía (por contenedor-hora)	2,00			n.a.	
	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set (por contenedor)	18,00				
Servicios especiales -Otros	Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente (por contenedor y por tonelada en carga rodante, granel líquido y	45	n.a.	5	5	5
	Pasaje adicional (por contenedor, por camión en rodante y en toneladas en granel y sólido)	20		20	20	20
	Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas (por contenedor)	100		A tratar	n.a.	
	Aforo con uso de montacargas (por contenedor) / con cuadrilla en carga fraccionada (por tonelada)	45		A tratar		
	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
<b>Alquiler de equipos</b>						
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 20/11/2017

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

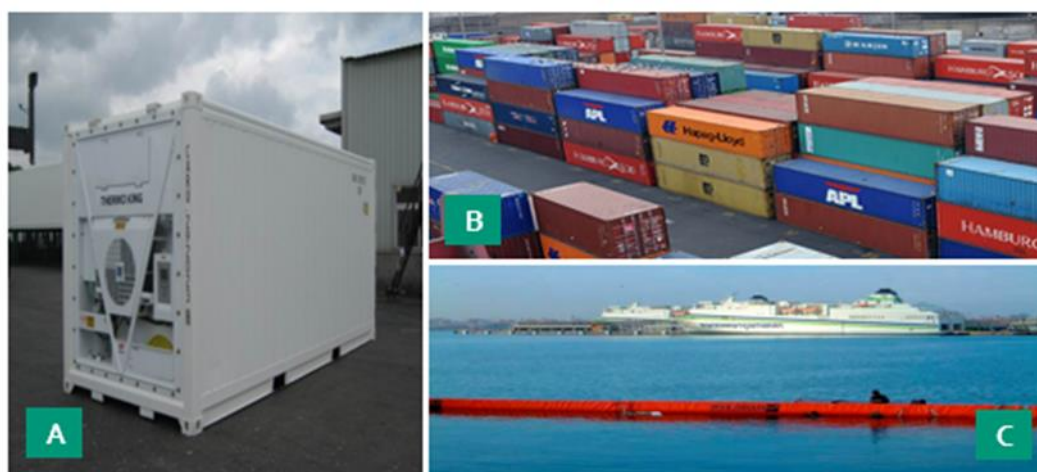
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. 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.

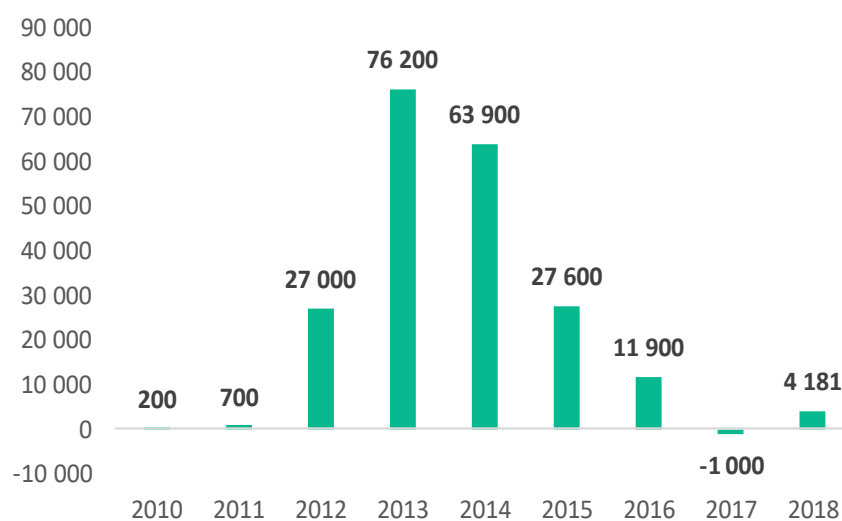


## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversión ejecutada

93. Como ha sido mencionado, el Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,6 millones (incluye IGV) y debe ser ejecutado en 4 etapas, monto que incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
94. 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.
95. 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.
96. La inversión ejecutada acumulada y reconocida por el OSITRAN hacia el año 2018 ascendió a USD 210,7 millones, lo cual representó un avance de 67,6% en el total compromiso total de inversión. Así, se han culminado las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a la etapa 1 y la etapa 2 del proyecto.
97. Durante 2018, se ejecutaron inversiones por un monto de USD 4,18 millones en obras de inversión adicional, tales como: Dragado a -13m, mejoramiento de defensas e instalación de 02 grúas móviles en el Muelle Espigon, señalización náutica, implementación del sistema TOS, adquisición de 01 ambulancia, así como la ejecución de la rehabilitación del muelle existente y ampliación de la zona para contenedores reefer.

**Gráfico N° 16:**  
**NIVEL DE INVERSIÓN REFERENCIAL 2010-2018\***  
(Miles de USD, incluye IGV)



\* Al mes de mayo de 2017 se efectuó la liquidación de la inversión adicional (implementación del sistema TOS), estimándose que el presupuesto final ascendía a USD 2 millones; sin embargo, el monto ejecutado fue menor al inicialmente presupuestado por lo que se hizo un ajuste.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



98. Finalmente, es importante mencionar que a la fecha se cuenta con el Expediente Técnico para la Construcción de (02) dos Dolphines de amarre y dragado a -14 metros, con un presupuesto estimado de USD 8,29 millones (incluido IGV). Según lo informado por el Concesionario, la ejecución de estas obras iniciaría el segundo trimestre del 2019

## **V.2. Pagos al Estado**

99. 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, más un importe anual de USD 196 mil en cumplimiento de la tercera cláusula de la Adenda N°1 al Contrato de Concesión.
100. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar al 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. Cabe señalar que, dicho porcentaje está determinado en el artículo N° 14 de la Ley 26917.
101. Durante 2018, conforme a los Estados Financieros del Concesionario, el pago por ambos conceptos alcanzó la suma de USD 1,50 millones, lo cual representó un incremento de 18,9% con relación al año anterior (USD 1,26 millones).



## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Niveles de servicio

102. De acuerdo con lo establecido en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, 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.
103. 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.

#### Tiempo de Espera de la Nave

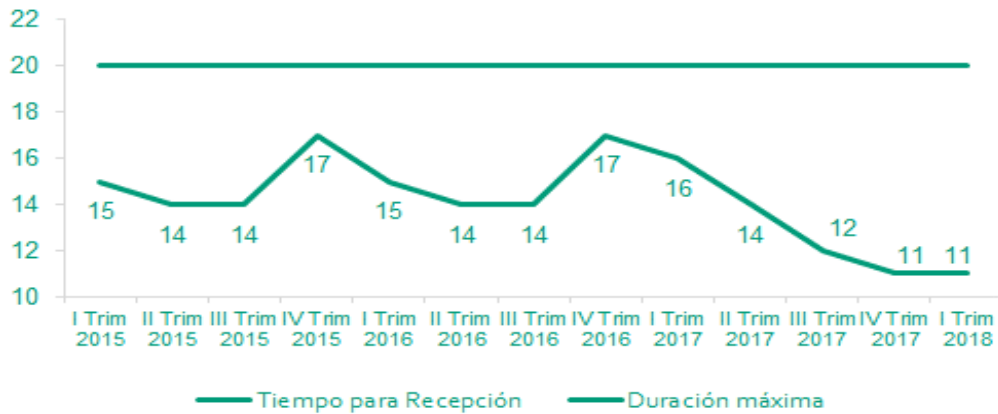
104. El tiempo de espera de cualquier Nave que vaya a ser atendida en la Terminal Portuario de Paita no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera será medido en horas (o fracciones de ésta), en los siguientes términos:
- El agente marítimo solicita el atraque para una 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.
105. La medición de la operación individual no debe superar las 4 horas. Al respecto, durante el 2017 y el 2018, ninguna nave esperó más de 4 horas, de acuerdo a los términos antes expuestos.

#### Tiempo de recepción de mercancía

106. 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.
107. Medido de forma trimestral, el promedio de los tiempos de recepción de mercancía no podrá ser superior a veinte (20) minutos. Como se aprecia en el siguiente gráfico, entre el primer trimestre de 2015 y primer trimestre de 2018, el tiempo de recepción de las mercancías se redujo de manera sostenida, al pasar de niveles de 15 minutos a 11 minutos. A lo largo de dicho periodo, el Concesionario a registrado niveles por debajo de máximo establecido en el Contrato.



**Gráfico N° 17:**  
**TIEMPO DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA I Trim 2015 – I Trim 2018**

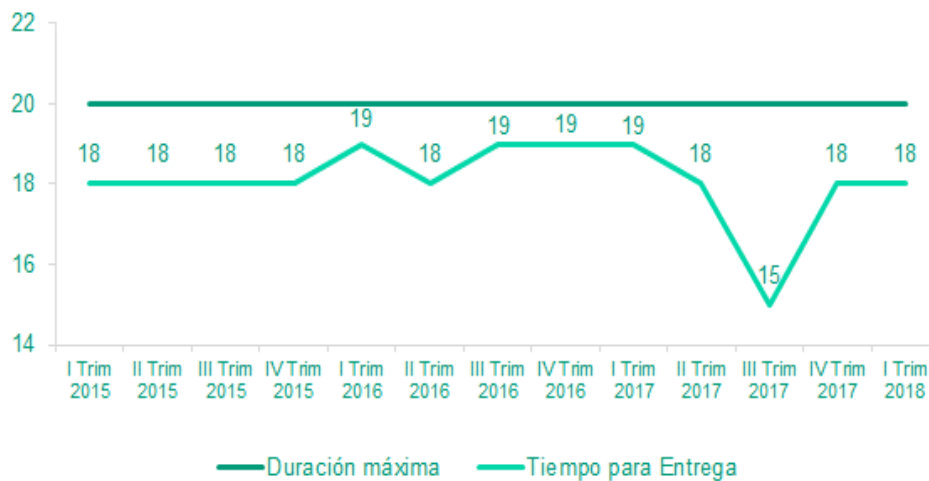


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### Tiempo de entrega de mercancía

108. 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.
109. Al respecto, como se observa en el siguiente gráfico, entre el primer trimestre de 2015 y primer trimestre de 2018, el tiempo promedio trimestral de entrega de mercancía se ha mantenido en niveles de 18 minutos, encontrándose dentro de los límites establecidos a lo largo de dicho periodo.

**Gráfico N° 18:**  
**TIEMPO DE ENTREGA DE MERCANCÍA I Trim 2015 – I Trim 2018**



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

#### Rendimiento de embarque/ desembarque de contenedores

110. 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.



111. 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.
112. 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.
113. 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

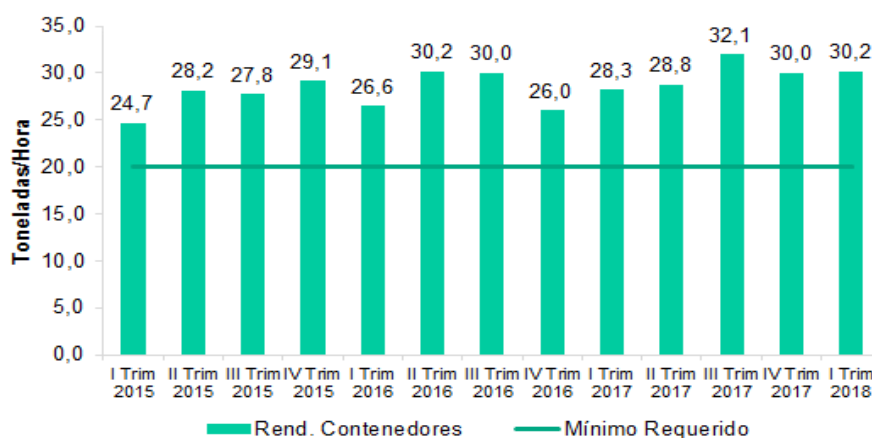
2/ Una vez instaladas grúas en el muelle espigón

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

114. Respecto al muelle de contenedores, desde el décimo primer trimestre<sup>19</sup> hasta el vigésimo trimestre de explotación no se realizaron mediciones de productividad 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.
115. Como se aprecia en el siguiente gráfico, a lo largo del periodo comprendido entre el primer trimestre de 2015 y primer trimestre de 2018, la productividad en el rendimiento de movimiento de contenedores se ubicó por encima de los niveles mínimos establecidos, alcanzando un valor de 30,2 contenedores por hora-grúa en 2018-I.

Gráfico N° 19:  
CONTENEDORES: RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA, I  
Trim 2015 – I Trim 2018



Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>19</sup> Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.





Rendimiento trimestral de embarque/desembarque de carga no contenedorizada

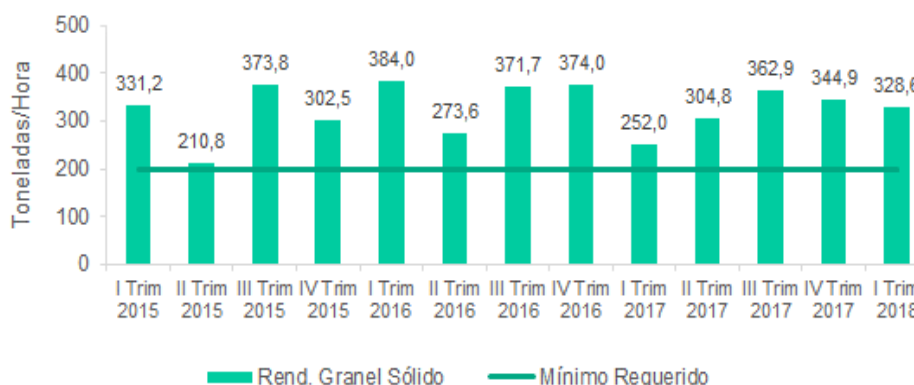
116. En el siguiente cuadro se muestra el rendimiento trimestral mínimo de embarque y desembarque de la carga fraccionada, granel sólido, granel líquido y rodante exigidos al Concesionario desde el inicio de la explotación, los cuales se encuentran en 110, 200, 120 y 80 toneladas/hora, respectivamente. 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 – Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

117. El rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga granel sólido fue de 328,6 toneladas por hora durante el primer trimestre de 2018, valor superior al nivel promedio registrado en 2017 (316 toneladas hora promedio) y superior al mínimo exigido de 200 toneladas por hora. En general, desde el primer trimestre de 2015 se observa que el Concesionario ha superado cada trimestre los niveles mínimos exigidos en el Contrato de Concesión.

**Gráfico N° 20:  
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL SÓLIDO, I Trim 2015 – I Trim 2018  
(Toneladas/Hora)**

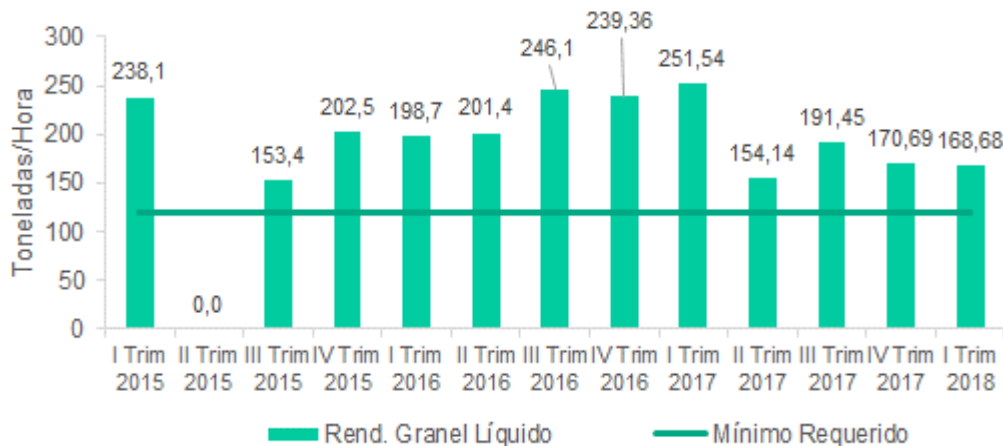


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

118. De manera similar, el rendimiento promedio exhibido en los servicios de embarque y desembarque de la carga a granel líquido se ha ubicado en niveles por encima de los mínimos establecidos en el Contrato de Concesión a lo largo del periodo analizado. Particularmente durante el I trimestre de 2018, se observa que el rendimiento fue de 168 toneladas por hora, es decir, 40% superior al mínimo exigido de 120 toneladas por hora.



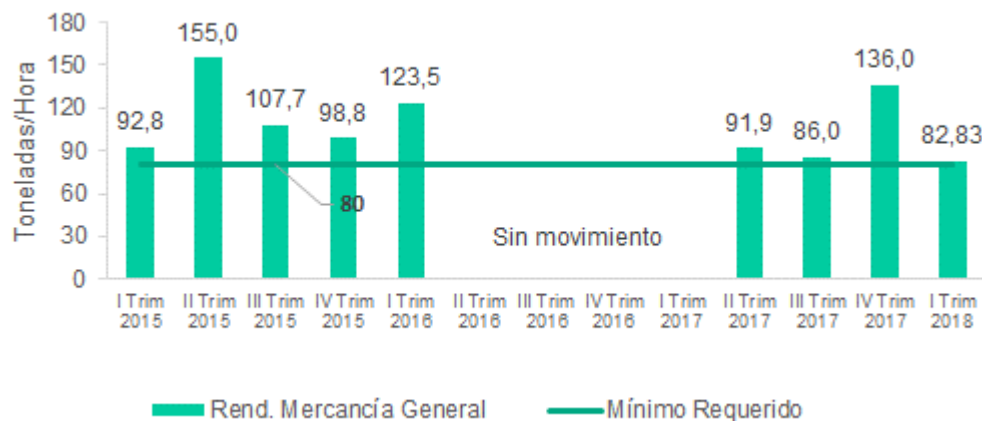
**Gráfico N° 21:  
RENDIMIENTO: CARGA GRANEL LÍQUIDO, I Trim 2015 – I Trim 2018**



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

119. 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; mientras que durante el primer trimestre se registró un nivel de 82,83 toneladas por hora, ligeramente superior al mínimo exigido.

**Gráfico N° 22:  
RENDIMIENTO: MERCANCÍA GENERAL, I Trim 2015 – I Trim 2018**



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

## VI.2. Accidentes

120. Durante el año 2018, el Concesionario registró un total de 13 accidentes, lo que representó un considerable incremento con relación al año anterior en que se registraron 3 accidentes. Los accidentes registrados en 2018 tuvieron como resultado un total de 13 personas heridas y ningún fallecido. Cabe mencionar que, 9 de los accidentes ocurrieron durante operaciones realizadas por la empresa Cosmos Agencia Marítima S.A.C., 3 accidentes durante las obras de reparación del Muelle Espigón ejecutadas por la empresa R&M Proyectos S.A.C. y 1 en las operaciones del Concesionario.



### VI.3. Reclamos

En cuanto al número de reclamos durante el 2018, se registraron 20 reclamos, cifra superior en 17,3% respecto a los reclamos presentados el año anterior (17 reclamos). El 80% de los reclamos presentados (16) estuvieron relacionados con la facturación o cobro por la prestación de los servicios brindados en el terminal; mientras que el 20% restante (4 reclamos) estuvieron relacionados con el daño o pérdida de la carga en perjuicio de los usuarios.

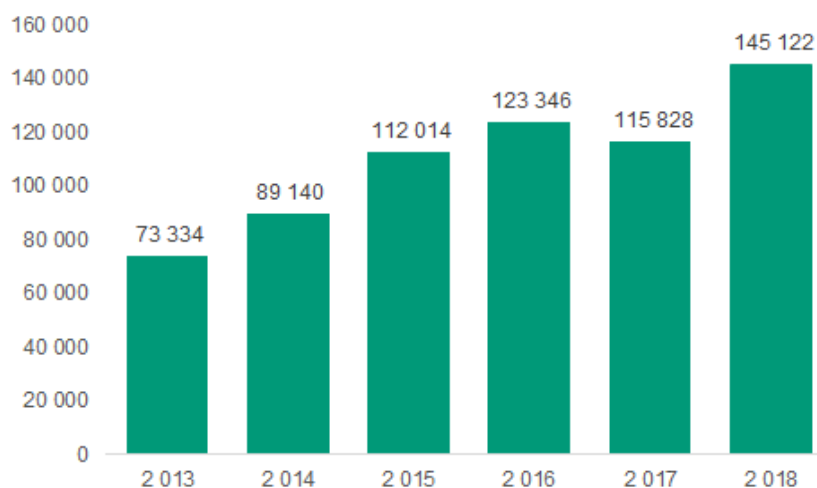
Durante 2018, se resolvieron 18 de los reclamos presentados, de los cuales el 72,2% (13) fueron declarados improcedentes, 16,7% (3) infundados y sólo el 11,1% (2) fueron declarados fundados.



## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

121. Durante 2018, los ingresos facturados por el Concesionario por la prestación de servicios alcanzaron los S/ 145,1 millones, monto mayor en 25,3% respecto a los ingresos obtenidos en 2017. Dicho incremento se explicaría por la mayor cantidad de mercancía de embarque (exportación) movilizada con respecto al año anterior. En general, durante 2017, los movimientos de carga se vieron afectados por el “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° 23: Evolución de los ingresos del Concesionario, 2013- 2018  
(Miles de Soles)**



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

122. Cabe mencionar que, del total de ingresos generados por los servicios prestados en 2018, el 75,2% correspondió a ingresos por servicios a la carga, 19,3% a ingresos por servicios especiales, 3,9% ingresos por servicios a la nave y el 1,5% restante por otros ingresos del concesionario.

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

123. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2017 y 2018 para determinar el resultado del periodo. En el Cuadro N° 20 se muestra el Estado de resultados integrales para los años 2017 y 2018 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2018.



**Cuadro N° 20: Estado de resultados integrales, 2017- 2018**  
(Miles de USD)

CONCEPTO	2018	2017	Var.%
<b>Ingresos</b>			
Prestación de servicios portuarios	24 941	17 387	43,4%
Servicios de construcción	7 906	6 527	21,1%
	<b>32 847</b>	<b>23 914</b>	<b>37,4%</b>
<b>Costos</b>			
Prestación de servicios portuarios	(14 293)	(11 122)	28,5%
Prestación de servicios de construcción	(7 906)	(6 525)	21,2%
	<b>(22 199)</b>	<b>(17 647)</b>	<b>25,8%</b>
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>10 648</b>	<b>6 267</b>	<b>69,9%</b>
Gastos de administración	(3 843)	(4 032)	-4,7%
Otros ingresos	125	89	40,4%
Otros gastos	(49)	(102)	-52,0%
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>6 881</b>	<b>2 222</b>	<b>209,7%</b>
Ingresos Financieros	14 561	14 907	-2,3%
Gastos Financieros	(10 615)	(10 344)	2,6%
Diferencia en cambio, neta	122	(154)	-179,2%
Utilidad antes del impuesto a las ganancias	<b>10 949</b>	<b>6 631</b>	<b>65,1%</b>
Impuesto a las ganancias	(3 722)	(1 537)	142,2%
<b>Utilidad neta</b>	<b>7 227</b>	<b>5 094</b>	<b>41,9%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos - Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

124. En el 2018, los ingresos por la prestación de servicios portuarios alcanzaron los USD 24,9 millones un 43,4% mayor a los USD 17,4 millones reportados en el 2017<sup>20</sup>. Los ingresos por prestación de servicios portuarios representaron el 76% del total de ingresos de la concesión; mientras que los ingresos por Servicios de Construcción el 24% restante. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de ingresos correspondientes a los servicios portuarios considerando el tipo de servicio:

**Cuadro N° 21: Ingresos por servicios portuarios, 2017- 2018**  
(Miles de USD)

	2 018	2 017	Var%
<b>A la carga</b>			
Manipuleo	25 843	21 381	20,9%
Otros servicios	8 912	7 318	21,8%
Suministro de energía	6 636	4 377	51,6%
Almacenaje	206	146	41,1%
Alquiler de equipos	97	64	51,6%
	<b>41 694</b>	<b>33 286</b>	<b>25,3%</b>
<b>A la nave</b>			
Amarradero	1 309	1 576	-16,9%
Movilización de carga	822	342	140,4%
Otros servicios	154	215	-28,4%
	<b>2 285</b>	<b>2 169</b>	<b>5,3%</b>
Servicios portuarios imputados a activos financieros de la Concesión por aplicación del IMAG	-19 038	-18 068	5,4%
<b>Total</b>	<b>24 941</b>	<b>17 387</b>	<b>43,4%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

<sup>20</sup> Cabe mencionar que, los ingresos reportados en el Estado Financiero son ajustados por los servicios portuarios imputados a activos financieros de la Concesión por aplicación del IMAG. Así, durante el año 2018, el IMAG devengado ascendió a USD 19 millones; mientras que durante 2017 ascendió a USD 18 millones. Dichos montos se acreditan como ingresos por intereses en el rubro de "Ingresos financieros" del estado de resultados integrales, y se reconocen como una reducción en los ingresos por servicios.



125. En lo que respecta a los ingresos por servicios portuarios, los ingresos por servicios a la carga representaron el 94,8% con ingresos por USD 41,7 millones (USD 33,3 millones para el 2017), de los cuales el mayor ingreso fue producto del manipuleo de carga con USD 25,8 millones (62%).
126. En cuanto a los a los servicios a la nave, estos presentaron el 5,2% de los ingresos totales en 2018, habiendo registrado un incremento de 6% con relación al año anterior (USD 2,17 millones para el 2017). El principal servicio a la nave es el uso de amarradero, el cual representó el 57% del total de ingresos por servicios a la nave generados en 2018 (es decir, un monto de USD 1,3 millones).
127. Considerando los costos de operación de la concesión, estos se incrementaron un 25,8% con respecto al 2017 pasando de USD 17,6 millones a USD 22,2 millones.
128. Los costos de servicios portuarios, que representaron el 64,4% del total de costos operativos de la concesión, tuvieron un mayor incremento en el periodo, al pasar de USD 11,1 millones al USD 14,3 millones (28,5%); mientras que los costos por la prestación de servicios de construcción se incrementaron por su parte un 21,2% al pasar de los USD 6,5 millones a USD 7,9 millones.
129. En el cuadro siguiente se presenta el detalle de los costos de los servicios de operación y mantenimiento entre los años 2017 y 2018. Como se observa, todos los componentes de dichos costos se incrementaron durante 2018, siendo los servicios prestados por terceros (33.3%)<sup>21</sup> y las cargas de personal (18,2%) los que representaron los mayores costos portuarios de la concesión. El principal aumento de los costos se producido en el rubro de asesorías permanentes, cuyo costo pasó de USD 40 mil en 2017 a USD 2,4 millones en 2018<sup>22</sup>.

**CUADRO N° 22 : Costos por servicio de operación y mantenimiento 2017-2018 (Miles de USD)**

	<b>2 018</b>	<b>2 017</b>	<b>Var%</b>
Servicios prestados por terceros	4 764	4 672	2,0%
Asesorias permanentes	2 400	40	-
Cargas de personal	2 600	2 405	8,1%
Cargas diversas de gestión	821	784	4,7%
Aporte Ositran y APN	1 508	1 262	19,5%
Amortización	1 386	1 195	16,0%
Depreciación	116	85	36,5%
Consumo de suministros	698	679	2,8%
<b>Total</b>	<b>14 293</b>	<b>11 122</b>	<b>28,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

130. En lo que respecta a los costos por servicios de construcción, estos estuvieron asociados a las obras de reparación del muelle espigón por un monto de USD 7,9 millones, lo cual representó un importante incremento de 21,2% con relación al año anterior (USD 6,5 millones en el 2017).

<sup>21</sup> Los servicios prestados por terceros corresponden principalmente a los gastos correspondientes a servicios de estiba, alquileres de equipos y otros.

<sup>22</sup> Al 31 de diciembre de 2018, corresponde a asesorías estrictamente vinculadas a la prestación del servicio, de parte de sus accionistas DP World Perú S.R.L y Yilport Iberia S.A. siguiendo el plan de estandarización y mejoras requeridas a nivel mundial por dichas corporaciones.





131. Así, para el 2018 las variaciones registradas ente los ingresos y costos operativos tuvieron como resultado una utilidad bruta de USD 10,7 millones, nivel 69,9% mayor que la utilidad registrada el año anterior (USD 6,3 millones), principalmente explicado por el incremento de los ingresos por servicios a la carga.
132. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron un 4,7% con respecto al 2017 pasando de USD 4 millones a USD 3,8 millones. En el cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2017 y 2018

**CUADRO N° 23 : Gastos administrativos 2017-2018 (Miles de USD)**

	2 018	2 017	Var%
Servicios prestados por terceros	1 442	1 668	-13,5%
Cargas de personal	1 684	1 478	13,9%
Cargas diversas de gestión	413	614	-32,7%
Amortización	128	157	-18,5%
Depreciación	56	34	64,7%
Consumo de suministros	120	81	48,1%
<b>Total</b>	<b>3 843</b>	<b>4 032</b>	<b>-4,7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

133. Como se observa, la reducción en los gastos administrativos se debe a una disminución en los servicios prestados por terceros<sup>23</sup> (-13,5%), los cuales pasaron de USD 1,66 millones a USD 1,44 millones. Por otro lado las cargas de personal se incrementaron de USD 1,478 millones a USD 1,68 millones (13,9%).
134. Los menores gastos administrativos han mejorado los valores correspondientes a la utilidad operativa la cual pasó de USD 2,2 millones en 2017 a USD 6,8 millones 2018, lo que significó triplicar los valores.
135. Con respecto a los ingresos financieros estos fueron de USD 14,4 millones, valor similar a los USD 14,8 millones registrados en el 2017.<sup>24</sup> Mientras que la concesión registró gastos financieros<sup>25</sup> ascendentes a USD 10,6 millones, monto ligeramente superior a los USD 10,6 millones registrados en el 2017.
136. Finalmente, luego del pago de impuestos a las ganancias, para el año 2018 la empresa presento una utilidad neta de USD 7,2 millones, nivel 41,9% superior que la utilidad registrada el año anterior (USD 5,1 millones).

## VII.2. Estado de Situación Financiera

137. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el cuadro N° 24 se muestra el estado de situación financiera para los años 2017 y 2018

<sup>23</sup> Al 31 de diciembre de 2018, corresponde principalmente a servicios por asesoría legal, tributaria y contable por USD 110 mil, servicios prestados de vigilancia por USD 556 mil y servicios de energía eléctrica por USD 125 mil.

<sup>24</sup> Durante el año 2018, los intereses generados por la actualización del activo financiero ascendieron a USD 14 465 000 (USD 14 806 000 durante el año 2017).

<sup>25</sup> Durante los años 2018 y 2017, la Compañía reconoció principalmente intereses relacionados con los bonos corporativos por aproximadamente USD 8,7 millones y USD 8,9 millones en cada año respectivamente.



**CUADRO N° 24 : Estado de Situación Financiera 2017-2018 (En Miles de USD)**

Activo	Al 31 de diciembre		Pasivo y patrimonio	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
<b>Activo Corriente</b>			<b>Pasivo corriente</b>		
Efectivo y equivalentes en efectivo	8 547	7 212	Obligaciones financieras	2 615	2 453
Cuentas por cobrar comerciales, neto	3 606	3 486	Cuentas por pagar comerciales	659	639
Fondos restringidos	34 006	21 300	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3 096	725
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 559	2 875	Otras cuentas por pagar	4 934	5 246
Otras cuentas por cobrar	581	505	<b>Total pasivo corriente</b>	<b>11 304</b>	<b>9 063</b>
Inventarios	834	712	<b>Pasivo no corriente</b>		
<b>Total activo corriente</b>	<b>49 133</b>	<b>36 090</b>	Obligaciones financieras	101 243	102 941
<b>Activo no corriente</b>			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido, neto	13 679	11 965
Activo financiero de la concesión	152 454	157 027	<b>Total pasivo no corriente</b>	<b>114 922</b>	<b>114 906</b>
Activo intangible de la concesión, neto	22 455	20 997	<b>Total pasivo</b>	<b>126 226</b>	<b>123 969</b>
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	1 432	1 761	<b>Patrimonio neto</b>		
Otros activos, neto	166	281	Capital	54 948	54 948
<b>Total activo no corriente</b>	<b>176 507</b>	<b>180 066</b>	Reserva Legal	4 042	3 532
			Otras reservas	1 327	1 327
			Resultados acumulados	39 097	32 380
			<b>Total patrimonio neto</b>	<b>99 414</b>	<b>92 187</b>
<b>Total Activo</b>	<b>225 640</b>	<b>216 156</b>	<b>Total pasivo y patrimonio neto</b>	<b>225 640</b>	<b>216 156</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

138. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales en 4,4% entre 2017 y 2018, pasando de USD 216 millones a USD 225,6 millones. Principalmente explicado por el incremento de 36,1% registrado en el activo corriente, debido a los mayores fondos restringidos (que pasaron de USD 21,3 millones a USD 34 millones)<sup>26</sup>. Por su parte, el activo no corriente se redujo un 2%, principalmente debido al menor Activo financiero de la concesión.
139. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, los pasivos corrientes se incrementaron de USD 9 millones a USD 11,3 millones (+15%), principalmente explicado por el incremento de las cuentas por pagar a partes relacionadas (principalmente a DP World Perú S.R.L., Yilport Iberia S.A. y Termináis de Portugal S.A. – Tertir<sup>27</sup>. Por su parte, los pasivos de largo plazo se mantuvieron en valores cercanos a los USD 115 millones para ambos años.
140. En el caso del patrimonio de la concesión, esta se incrementó 7,9%, al pasar de USD 92,1 millones en 2017 a USD 99,4 millones en 2018, producto de los mejores resultados acumulados observados.

<sup>26</sup> Los fondos restringidos corresponden al fideicomiso no discrecional suscrito con el Citibank del Perú S.A., (USD 33,3 millones) como resultado del financiamiento obtenido en el exterior a través de la colocación de Bonos Corporativos. El movimiento de este fideicomiso está sujeto a las valorizaciones por el avance de las inversiones obligatorias que se completaron al 31 de diciembre de 2018 y al Contrato de Fideicomiso suscrito con el banco Scotiabank Perú S.A. (USD 679 mil) por la Adenda N°1 al Contrato de Concesión, por las inversiones adicionales.

<sup>27</sup> Estas cuentas son consideradas de vencimiento corriente, no devengan intereses y no cuentan con garantías específicas.



### VII.3. Ratios Financieros

141. En el cuadro N° 25 se muestran las principales ratios financieras de rentabilidad, liquidez y solvencia registrados por el Concesionario durante el periodo 2016 – 2018.

CUADRO N° 25 : Ratios financieros 2016-2018			
	2018	2017	2016
<b>Ratios de Liquidez</b>			
Liquidez general	4,35	3,98	3,24
Prueba Ácida	1,08	1,18	0,74
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			
Margen bruto	42,7%	36,0%	42,0%
Margen operativo	27,6%	12,8%	21,9%
Margen neto de utilidad	29,0%	29,3%	28,5%
Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)	7,3%	5,5%	6,3%
Rentabilidad sobre el activo (ROA)	3,2%	2,4%	2,6%
<b>Ratios de Solvencia</b>			
Pasivo Total / Patrimonio	1,27	1,34	1,47
Ratio de deuda	0,56	0,57	0,59

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

142. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha mejorado su capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de la cuenta de efectivo. Así, se aprecia una reducción en el ratio de liquidez general (Activo Corriente / Pasivo Corriente) y ratio de liquidez absoluta (Efectivo y Equivalentes de Efectivo / Pasivo Corriente), lo cual refleja que la empresa tiene posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo.
143. De manera similar, la prueba ácida<sup>28</sup> muestra valores mayores a 1 para los años 2017 (1,18 veces) y 2018 (1,08 veces) lo cual refleja que la empresa posee activos suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo, sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.
144. Al analizar los ratios de rentabilidad del Concesionario, se observa un incremento importante de los márgenes operativos durante el 2018, como resultado de los mayores ingresos por servicios portuarios registrados, los cuales se incrementaron en mayor proporción que los costos.
145. La concesionaria para el año 2018 ha presentado ganancias por USD 4 092 por lo cual los ratios de margen neto, ROE<sup>29</sup> y ROA<sup>30</sup> muestran resultados positivos para los tres últimos años a partir de lo cual se puede concluir que el Concesionario ha generado utilidades importantes por cada dólar proveniente del patrimonio.
146. Por último, en relación a los ratios de solvencia, se observa una ligera reducción del ratio de endeudamiento patrimonial y del apalancamiento entre 2017 y 2018, lo cual refleja que el Concesionario se está financiando menos con terceros que con capital propio, lo que se traduce en mayor autonomía financiera.

<sup>28</sup> Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

<sup>29</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>30</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



## VIII. CONCLUSIONES

147. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita durante el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2018, el TPE atendió un total 477 naves, lo que representó una reducción de 3,64% en relación al año anterior. Pese a ello, el volumen total de carga movilizada se incrementó 19%, principalmente explicado por el aumento de la carga contenedorizada (21,2%). Durante el 2018, los principales productos transportados fueron el maíz (20,4%), sulfato de amonio (17,1%), la urea (15%) y el trigo (13,5%).
- (ii) En relación al tipo de carga, durante 2018, en el terminal portuario se movilizó principalmente carga de contenedores (74,6%) y carga a granel sólido (20,7%); mientras que el resto de carga correspondió a granel líquida y fraccionada (4,7%), no habiéndose producido movimientos de carga rodante. Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 64,9% y las importaciones el 34,8%; mientras que el cabotaje, transbordo y tránsito fueron prácticamente nulos (0,3%).
- (iii) La inversión ejecutada acumulada y reconocida por el OSITRAN hacia el año 2018 ascendió a USD 210,7 millones, lo cual representó un avance de 67,6% en el total compromiso total de inversión.
- (iv) Los pagos efectuados por el Concesionario al Estado Peruano por concepto de retribución a la APN y aportes por regulación al OSITRAN, ascendieron a USD 1,50 millones, lo cual representó un incremento de 18,9% con relación al año anterior (USD 1,26 millones).
- (v) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2018, se ha verificado lo siguiente:
  - 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. Al respecto, conforme a las últimas mediciones trimestrales efectuadas, se observa que el Concesionario registró tiempos de espera de atención a la nave y de recepción de mercancías por debajo de los tiempos máximo de espera establecidos en el Contrato. En efecto, el tiempo de atención de una nave se mantuvo por debajo de las 4 horas máximas establecidas, el tiempo de atención para la recepción y despacho de mercadería se ubicó por debajo de los 20 minutos máximas de acuerdos a los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.
  - 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, que corresponde a 20 contenedores por hora-grúa, fue superado durante el primer trimestre del 2018, al haberse alcanzado un promedio de 30,2 contenedores por hora-grúa.
  - Durante el año 2018, el Concesionario registró un total de 13 accidentes, lo que representó un considerable incremento con relación al año anterior en que se registraron 3 accidentes. Dichos accidentes tuvieron como resultado un total de 13 personas heridas, principalmente en las operaciones realizadas por la empresa Cosmos Agencia Marítima S.A.C.
  - El número de reclamos presentados por los usuarios del terminal se incrementó 17,3% en 2018, alcanzando un nivel de 20 reclamos, principalmente relacionados con la facturación o cobro por la prestación de los servicios brindados. Del total de reclamos resueltos (18), el 72,2% (13) fueron declarados improcedentes, 16,7% (3) infundados y sólo el 11,1% (2) fueron declarados fundados.



- (vi) Por su parte, las tarifas establecidas por el servicio de embarque y desembarque 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 2018, el 77,4% del total de contenedores se movilizó a través de dicho muelle, y el resto (22,6%) a través del Muelle Espigón.
- (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, se aprecia que, durante 2018, los ingresos por la prestación de servicios portuarios alcanzaron los USD 24,9 millones, lo que representó un incremento de 43,4% con relación al 2017. Por su parte, los costos de operación de la concesión se incrementaron en menor magnitud (+25,8%), lo cual contribuyó a generar una utilidad neta de USD 7,2 millones, nivel 41,9% superior que la utilidad registrada el año anterior (USD 5,1 millones).
- (viii) En línea con ello, los ratios de rentabilidad del Concesionario registraron un aumento importante con relación a los años anteriores, Por su parte, los ratios de liquidez reflejan que la empresa tiene posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo; mientras que los ratios de solvencia, muestran el Concesionario se está financiando menos con terceros que con capital propio, lo que se traduce en mayor autonomía financiera.



## Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
N°	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			
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>	<p>Cláusula 10.1.1. (p. 61)</p> <p>Cláusula 10.1.2. (p. 61)</p> <p>Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)</p>
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> <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión total: USD 311,6 millones</li> </ul>	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</p>	Cláusula 6.4 (p. 43)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9. <u>Etapa 4 y siguientes:</u> que comprenderán las obras de inversión adicional y otras que el concesionario estime necesarias para la operación del Terminal.	
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	Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <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	Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>▪ Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li> <li>▪ Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>▪ 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</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 58)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>económicos 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>	Cláusula 8.14. (p. 54)
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> </ul>	<p>Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3</p>



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Para naves portacontenedor con otras cargas: 14 contenedor/hora-grúa</li></ul> Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Nuevo muelle de contenedores serán en promedio trimestral: <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> Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral:  Muelle Espigón Existente (Hasta alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paita): <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> Muelle Espigón Existente (A partir de alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paita): <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			
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></li> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 1,00</li> <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 0,55</li> </ul> </li> <li>▪ <b>En función a la carga:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Carga Rodante (ton)</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 40,00</li> <li>- <u>Carga Fraccionada (ton)</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 13,00</li> <li>- <u>Contenedor 20"</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 120,00</li> <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 130,00</li> <li>- <u>Contenedor 40"</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 151,43</li> <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 195,00</li> <li>- <u>Granel Sólido (ton)</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 6,00</li> <li>- <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u></li> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 1,50</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 – Paita S.A.  
Terminal Portuario de Paita

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) <i>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</i></p> <p><u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u></p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV) Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV) Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV) Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV) Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV) Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV) Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV) Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV) Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV) Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV) <i>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</i></p>	Cláusula 10.1.2.



## Anexo N° 2: Tarifario de Servicios Especiales (A partir de 20/11/17)

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	Controll 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: Tarifario de Servicios Especiales (A partir de 1/10/18)

## Tarifario de Servicios Especiales Terminales Portuarios Euroandinos

<b>ESPECIALES - TPE(*)</b>				
<b>TIPO DE CARGA: CONTENEDORES</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 a bordo	Cont.	40	130,40
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía Muelle	Cont.	80	260,80
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía Patio 1/	Cont.	180	586,80
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	423,80
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Reguladas	Vehículo	50	163,00
Servicios especiales - otros	Conexión / Desconexión a Bordo	Cont.	8	26,08
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Lectura de parámetro de contenedor refri	Cont.	10	32,60
Servicios especiales - otros	Seteo de contenedores refrigerados	Cont.	30	97,80
Almacenaje de contenedores vacíos	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Esper	TEU/DIA	-	-
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 3 al día 8	TEU/DIA	8	26,08
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 9 al día 15	TEU/DIA	10	32,60
Almacenaje de contenedores vacíos	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	48,90
Almacenaje de contenedores de transbordo	Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Esper	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	48,75
<b>SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>		<b>Unidad de Cobro</b>	<b>US\$</b>	<b>S/.</b>
Almacenaje de contenedores exportación	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Esper	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA	8,00	26,08
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	10,00	32,60
Almacenaje de contenedores exportación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15,00	48,90
Almacenaje de contenedores importación	Primeros 2 días (incluido en los Servicios Esper	TEU/DIA		
Almacenaje de contenedores importación	Del día 3 al día 10	TEU/DIA	0	-
Almacenaje de contenedores importación	Del día 11 al día 15	TEU/DIA	5	16,30
Almacenaje de contenedores importación	Del día 16 en adelante	TEU/DIA	15	48,90
Asistencia a contenedores refrigerados-ree	Suministro de Energía 2/	Cont./Hr	2	6,52
Asistencia a contenedores refrigerados-ree	Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefer	Cont.	18	58,68
Servicios especiales - Otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Cont.	45	146,70
Servicios especiales - Otros	Verificación o Colocación de sellos/precintos	Cont.	9	29,34
Servicios especiales - Otros	Remoción o colocación de etiquetas	Cont.	9	29,34
Servicios especiales - Otros	Pesaje adicional	Cont.	20	65,20
Servicios especiales - Otros	Reconocimiento previo de la carga por solicitud	Cont.	100	326,00
Servicios especiales - Otros	Apertura del Contenedor para retiro de carga	Cont.	150	489,00
Servicios especiales - Otros	Aforo con cuadrilla	TEU	40	130,40
Servicios especiales - Otros	Aforo con uso de Monta cargas	TEU	45	146,70
Servicios especiales - Otros	Manipuleo de contenedores OOG	Cont.	100	326,00
Servicios especiales - Otros	Desglose de Mercancía de Importación	BL	30	97,80
Servicios especiales - Otros	Tarja electrónica	Cont.	1,8	5,87
Servicios especiales - Otros	Anulación o Cambio de factura	Fractura	12	39,12
Servicios especiales - Otros	Trasegado	Cont.	A tratar	
Servicios especiales - Otros	Contratación de reserva de venta de atención	Recalada	10000	32 600
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	652,0
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	326,00
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	163,00
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	163,00
Servicios especiales - otros	Emisión de constancia de peso	Cont.	20	65,20
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Gate in/out	Cont.	80	260,80
Servicios especiales - otros	Asignación y seteo de cont Refrigerado	Cont.	30	97,80
Servicios especiales - otros	Uso De Barrera De Contención	Día/Fracción	430	1 401,80
Servicios especiales - otros	Paquete de Servicios Especiales relacionados a	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	58,68
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otra bodega	Ton.	36	117,36
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otros bodega vía mu	Ton.	36	117,36
Servicios especiales - estiba	Manipuleo en Muelle Carga Estándar (hasta 3 T	Ton.	8	26,08
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	423,80
Servicios especiales - otros	Controll PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	163,00
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 2días (incluido en los Servicios Están		Libre	
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	0,17	0,55
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 9 hasta en día 15	Ton./Día	0,34	1,11
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	0,65	2,12
Almacenaje de carga fraccionada	Adicional a los precios de almacenaje por almac	Ton./Día	0,3	0,98
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	5	16,30
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	Camión	50	163,00
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Manipuleo de cargas especiales o sobredimens	Unidad	A tratar	
Servicios especiales - otros	Limpieza de Muelle	Ton.	0,8	2,61
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,80
Servicios especiales - otros	Anulación o cambio de factura	Factura	12	39,12
Servicios especiales - otros	Personal para manto de Tolvas	Jornada	60	195,60
Servicios especiales - otros	Alquiler de equipos			
Servicios especiales - otros	Porta contenedores	Hora	200	652,00
Servicios especiales - otros	Spreaders	Jornada	100	326,00
Servicios especiales - otros	Montacarga	Hora	50	163,00
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pesaje	Vehículo	50	163,00
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	20	65,20
Servicios especiales - otros	Aforo con cuadrilla	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Uso de barrera de Contención	Día/Fracción	430	1 401,80
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	130,40
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro nivel de la	Ton.	60	195,60
Servicios especiales - estiba	Movilización de Carga vía muelle	Ton.	76	247,76
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares		50	163,00
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 2días (incluido en los Servicios Están		Libre	
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 3 hasta en día 8.	Ton./Día	2,5	8,15
Almacenaje de carga rodante	Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./Día	5	16,30
Almacenaje de carga fraccionada	Desde el día 16 en adelante	Ton./Día	10	32,60
Servicios especiales - otros	Movilización extra	Ton.	2,5	8,15
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	Unid.	20	65,20
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,80
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	39,12
Alquiler de equipos	Porta contenedores	Hora	200	652,00
Alquiler de equipos	Spreaders	Jornada	100	326,00
Alquiler de equipos	Montacarga	Hora	50	163,00
Alquiler de equipos	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Alquiler de equipos	Servicio de control de pasaje	Vehículo	50	163,00
Alquiler de equipos	Uso de Barrera de Contención	Día/Fracción	430	1 401,80
Alquiler de equipos	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	

**TIPO DE CARGA: GRANEL SÓLIDO**

<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	18,97
Servicios especiales - estiba	Movilización de carga para otro bodega	Ton.	6,2	20,20
Servicios especiales - otros	Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130	423,80
Servicios especiales - otros	Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50	163,00
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>
Servicios especiales - otros	Movilización extra - a solicitud del cliente	Ton.	5	16,30
Servicios especiales - otros	Pasaje adicional (no incluye movimiento extra)	camión	20	65,20
Servicios especiales - otros	Tarja electrónica	BL	30	97,80
Servicios especiales - otros	Anulación de factura	Factura	12	39,12
Servicios especiales - otros	Manteo de camiones	camión	11	35,86
Servicios especiales - otros	Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicios especiales - otros	Servicio de control de pasaje	Vehículo	50	163,00
Servicios especiales - otros	Emisión de Constancia de peso	Unid.	15	48,90
Servicios especiales - otros	Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A tratar	
Servicios especiales - otros	Uso de Barra de Contención	Día/Fracción	430	1 401,80
Servicios especiales - otros	Uso de Grúa Móvil	Hora	A tratar	

(\*) Vigente a partir de 1/10/2018.

Puede ser este tarifario en: [http://www.puertopaita.com/archivos/notas/773\\_Tarifario\\_V12.pdf](http://www.puertopaita.com/archivos/notas/773_Tarifario_V12.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 movilizad al patio para mantener las condiciones de transporte.

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

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

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos



## Anexo N° 4: Resumen estadístico

### INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario de paíta - TPE

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Periodo:	2010-2018

#### a. Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas (Alto Bordo)	Unidades	405	470	440	477	514	496	493	495	477
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	2 489 744
<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	1 616 388
Importación	Toneladas	266 160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749	813 169	775 025	865 380
Cabotaje	Toneladas	44 360 a/	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322	7 019	19 385	5 081
Transbordo	Toneladas	-	469	200	3 569	1 039	1 592	5 340	17 826	2 649
Tránsito	Toneladas	-	-	70	206	-	57	-	-	246
<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	1 858 357
Fracionada	Toneladas	66 540	32 902	59 341	59 341	53 834	23 428	40 486	35 623	43 539
Graneles Líquidos	Toneladas	33 270	27 053	42 767	42 767	64 446	35 792	82 185	52 544	71 812
Graneles Sólidos	Toneladas	221 800	239 421	259 428	259 248	280 409	739 833	573 369	515 542	516 036
Rodante	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contenedores (unidades)	Unidades	75 952	89 903	96 087	96 087	109 447	119 346	123 520	128 295	152 323
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	270 835

#### b. Ingresos

Ingresos	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<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	25 843
Suministro de energía	Miles de dólares	237	902	1 920	2 156	3 188	3 671	4 242	4 377	6 636
Almacenaje	Miles de dólares	33	36	94	177	114	162	481	146	206
Alquiler de equipos	Miles de dólares	69	82	47	80	37	38	153	64	97
Otros servicios	Miles de dólares	370	736	942	1 804	3 098	8 590	7 731	7 318	8 912
<b>Servicios a la nave:</b>										
Movilización de carga	Miles de dólares	112	88	1 009	141	235	205	549	342	822
Amarradero	Miles de dólares	454	812	194	1 075	1 081	1 451	1 549	1 576	1 309
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	154
<b>Otros Ingresos:</b>										
Servicios portuarios imputados a activos	Miles de dólares						-16 131	-17 099	-18 068	-19 038
<b>Ingresos por servicios de Construcción</b>	<b>Miles de dólares</b>			39 201	79 739	36 459	78	14 429	6 527	7 906
<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>	<b>32 847</b>

a/ Incluye cabotaje, tránsito y transbordo

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

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

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

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  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca – Practicante