



**Informe de Desempeño
de la Concesión del
Terminal Portuario de
Paita**

2010

**Gerencia de
Regulación**



**Informe de Desempeño
de la Concesión del
Terminal Portuario de
Paíta**

2010

**Gerencia de
Regulación**

Lima, diciembre de 2011

CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 5 |
| I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN | 6 |
| I.1. CARACTERÍSTICAS DEL PROCESO DE CONCESIÓN Y FICHA DEL CONTRATO | 6 |
| I.2. EMPRESA CONCESIONARIA | 8 |
| I.3. RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS | 8 |
| II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010..... | 8 |
| II.1. COMPETENCIA Y DESCRIPCIÓN DEL MERCADO..... | 8 |
| II.2. SERVICIOS ESTÁNDAR | 10 |
| II.3. SERVICIOS ESPECIALES Y ESENCIALES..... | 12 |
| II.4. TRÁFICO GENERAL DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA..... | 13 |
| II.4.1. TRÁFICO DE NAVES | 13 |
| II.4.2. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA..... | 13 |
| II.5. OTROS INDICADORES | 15 |
| II.6. RESULTADOS FINANCIEROS | 18 |
| II.6.1. INGRESOS (REGULADOS Y NO REGULADOS) | 18 |
| II.6.2 ESTADOS FINANCIEROS | 19 |
| II.6.3 INDICADORES FINANCIEROS | 20 |
| III. CONCLUSIONES | 21 |

ÍNDICE DE CUADROS

| | |
|---|----|
| Cuadro N° 1: Tarifas máximas establecidas para Servicios Estandar – TPE | 12 |
| Cuadro N° 2: Movimiento de contenedores en naves de alto bordo – TPP, 2010 | 15 |
| Cuadro N° 3: Rendimiento de embarque y descarga de contenedores trimestral | 16 |
| Cuadro N° 4: Rendimiento de embarque y desembarque de carga no contenedorizada | 16 |
| Cuadro N° 5: Indicadores de desempeño – TPP, 2010..... | 17 |
| Cuadro N° 6: Ingresos regulados y no regulados – TPE, 2010 | 18 |
| Cuadro N° 7: Estado de Ganancias y Pérdidas – TPE, 2009-2010..... | 19 |
| Cuadro N° 8: Balance General – TPE, 2009-2010..... | 20 |
| Cuadro N° 9: Ratios Financieros – TPE, 2009-2010 | 21 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico N° 1: Área de Influencia Preferencial – TPP..... | 6 |
| Gráfico N° 2: Ejecución de obras – Etapa 1..... | 7 |
| Gráfico N° 3: Ejecución de obras – Etapa 2..... | 7 |
| Gráfico N° 4: Tipo de carga movilizada por el TPP, 2010 | 9 |
| Gráfico N° 5: Esquema actual de servicios en el TPP..... | 10 |
| Gráfico N° 6: Tráfico de naves – TPP, 2010 | 13 |
| Gráfico N° 7: Evolución del tráfico de contenedores (En Unid.) – TPP, 2010..... | 13 |
| Gráfico N° 8: Evolución del Tráfico de Contenedores (En TEU) – TPP, 2010 | 14 |
| Gráfico N° 9: Evolución del Tráfico de Carga Contenedorizada – TPP, 2010 | 14 |
| Gráfico N° 10: Evolución de la Ocupación de Amarradero – TPE, 2010 | 17 |
| Gráfico N° 11: Evolución del rendimiento de Embarque y Descarga – TPE, 2010..... | 18 |
| Gráfico N°12: Evolución de los ingresos por servicios a la carga – TPE, 2010..... | 19 |

RESUMEN EJECUTIVO

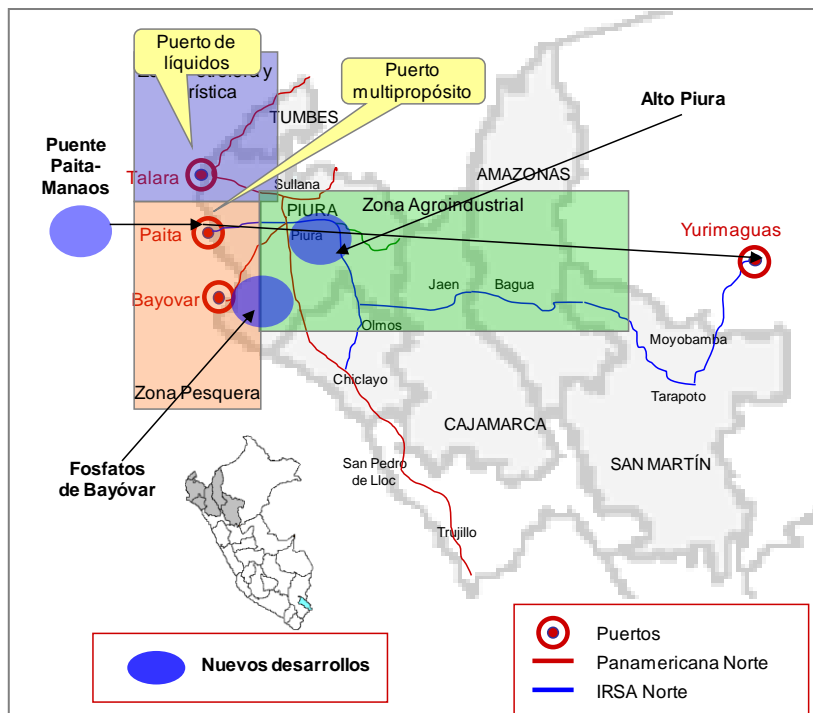
1. *Bajo los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Estado Peruano convocó a un Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión al sector privado del Terminal Portuario de Paita, ubicado a unos 60 Km al oeste de la ciudad de Piura, región Piura.*
2. *La importancia del proyecto radica en ser parte del Proyecto IIRSA Norte, el cual contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil, a través de la carretera del mismo nombre y hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, terminando la conexión por vía fluvial.*
3. *El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita (TPP) se suscribió el 9 de septiembre de 2009 por un período de 30 años entre el Estado Peruano y el Consorcio Peruano- Portugués Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) con el fin de diseñar, construir, financiar, conservar y explotar la infraestructura portuaria. De acuerdo con el tipo de contrato indicado, el esquema de Concesión corresponde al tipo DBFOT (Design, Build, Finance, Operate and Transfer).*
4. *Cabe destacar que, al término del plazo de Concesión, la infraestructura portuaria concesionada, incluyendo las obras, el equipamiento portuario y demás activos inherentes a la concesión, serán transferidos al Estado de la República del Perú en las condiciones que establezca el Contrato de Concesión.*
5. *La inversión proyectada total es de aproximadamente US\$ 214,91 millones (US\$ 114,11 millones para los dos primeros años de operación y US\$ 100,80 millones como inversión adicional de acuerdo con el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión).*
6. *De acuerdo a las Bases, además de la Operación y Mantenimiento del Terminal Portuario de Paita, se contempla la construcción de un Muelle Marginal de contenedores a ejecutarse dentro de los primeros 3 años de la Concesión con las características siguientes:*
 - ✓ *Un muelle mínimo de 300 m de longitud*
 - ✓ *Un patio de contenedores mínimo de 12 hectáreas*
 - ✓ *Adquisición de dos grúas pórtico de muelle*
 - ✓ *Adquisición de cuatro grúas pórtico de patio*
 - ✓ *Adquisición de equipos adicionales*
 - ✓ *Trabajos de dragado a -13 metros de profundidad marina*
7. *Entre algunas de las condiciones indicadas en las bases para la adjudicación de la Concesión, el Concesionario debe contratar a cuarenta y tres trabajadores de la planilla del Terminal Portuario de ENAPU, anterior administrador de la infraestructura.*
8. *Para el período enero-diciembre 2010, el Terminal Portuario de Paita movilizó un total de 126 466 TEU, entre movimientos de embarque y desembarque, resultado que otorga un promedio mensual de 10 539 TEU. En cuanto a los resultados en TM, éstos alcanzaron 1,24 millones de TM anuales. Así también, los ingresos del 2010 ascendieron a S/.45,4 millones entre servicios a la nave y a la carga.*

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

I.1. Características del proceso de Concesión y Ficha del Contrato

1. La importancia de esta Concesión radica en ser parte del Proyecto IIRSA Norte, el cual contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil, a través de la carretera del mismo nombre y hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, terminando la conexión por vía fluvial.

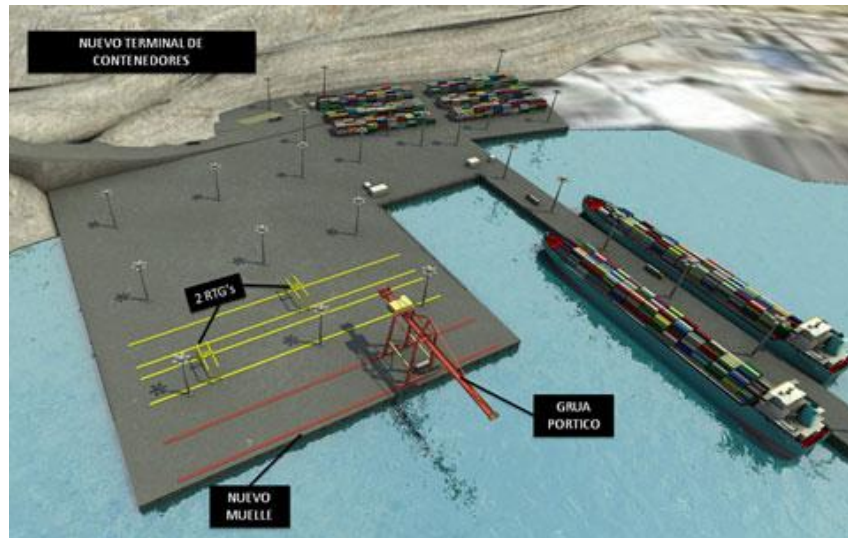
Gráfico N° 1: Área de Influencia Preferencial - TPP



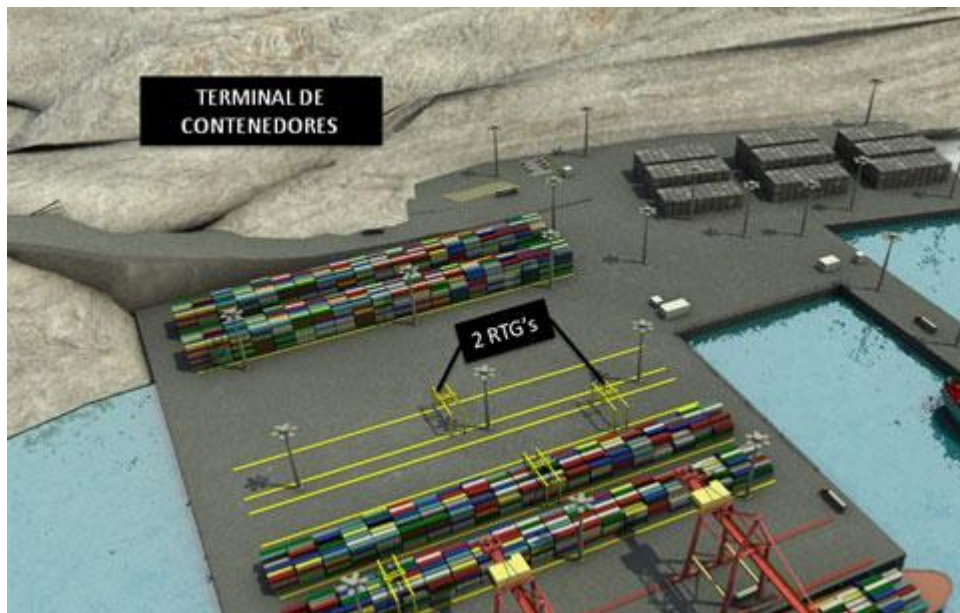
Fuente: Plan de Negocios TPE - 2010

2. El Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita (TPP) se suscribió el 9 de septiembre de 2009 por un período de 30 años entre el Estado Peruano y el Consorcio Peruano - Portugués Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), con el fin de diseñar, construir, financiar, conservar y explotar la infraestructura portuaria. De acuerdo con el tipo de contrato indicado, el esquema de Concesión corresponde al tipo DBFOT (*Design, Build, Finance, Operate and Transfer*), lo cual implica diseñar, construir, financiar, conservar y explotar el TPP, debiendo transferir los Bienes de la Concesión al Concedente al término de la misma (Cláusula 1.18.33).
3. De acuerdo con el Contrato de Concesión (Cláusula 6.4) sobre el cumplimiento del Expediente Técnico de la Concesión, se considera que la ejecución de las obras comprende las siguientes etapas:

Etapas 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende dragado a menos de 13 m, amarradero de 30 m, patio de contenedores de 12 hectáreas e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio. Plazo 2011-2013.

Gráfico N° 2: Ejecución de Obras – Etapa 1Fuente: www.puertopaita.com

Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 000 TEU por año, según lo establecido en el Anexo 9¹.

Gráfico N° 3: Ejecución de Obras – Etapa 2Fuente: www.puertopaita.com

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 300 000 TEU por año, según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.

Etapa 4 y siguientes: que comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPE.

¹ En el Apéndice 1 y Apéndice 2 del mencionado Anexo 9 se detallan las Inversiones Mínimas y la Inversión Adicional requeridas, respectivamente.

4. Los compromisos de inversión indican que éstos serán de US\$114,11 millones para los dos primeros años. Asimismo, la inversión adicional es de US\$100,80 millones, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 9.1, la cual hace referencia a la Propuesta Económica y Técnica del Concesionario.

I.2. Empresa Concesionaria

5. El Concesionario Terminales Portuarios Euroandinos - Paita (TPE) está conformado por las empresas Tertir - Terminais de Portugal SA (como Socio Estratégico), Cosmos Agencia Marítima² y Translei³, grupos empresariales de capitales portugueses y peruanos.
6. En cuanto a las atribuciones y derechos de un mono-operador, éste es un esquema 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 (Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión). Por ello, no sería de aplicación al Contrato (tal como sucede en el Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Muelle Sur) las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje.
7. Por todo lo anterior, la empresa concesionaria es la única facultada para prestar servicios dentro del recinto portuario, no estando obligada a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios portuarios, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje. Los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los servicios estándar⁴ y los servicios especiales⁵.

I.3. Retribución y Pagos a Organismos Públicos

8. De acuerdo a la Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución del 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010

II.1. Competencia y Descripción del mercado

9. Con el inicio de las operaciones el 7 de octubre del 2009, TPE marcó grandes cambios para el TPP, por ejemplo, con el establecimiento de una tarifa integrada dada las características de la oferta de servicios de un mono-operador portuario.
10. Por otro lado, es importante destacar que el TPP se caracteriza porque el 77% del total de la carga transportada corresponde a carga contenedorizada, además de que el 48% de la carga total (contenedorizada y a granel) es de exportación. En

² Empresa del grupo empresarial peruano Andino Investment Holding <http://www.andino.com.pe/>

³ Tanto Tertir-Terminais como Translei son empresas pertenecientes al grupo empresarial portugués Mota-Engil. La primera se enfoca, principalmente, a inversiones portuarias en Portugal, así como en Asia y África. La segunda es una empresa constructora fundada en Perú, cuyo único accionista es Mota-Engil.

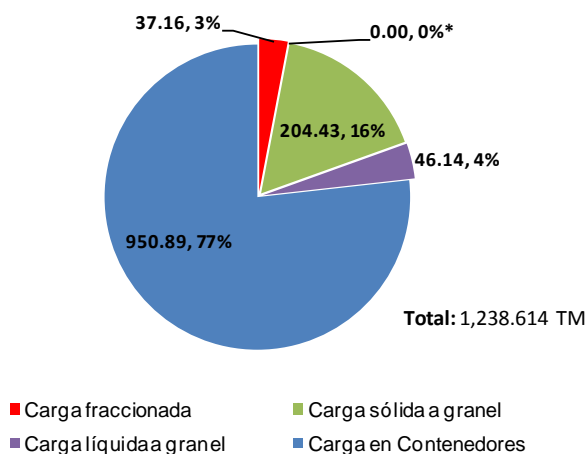
⁴ Servicios que el Concesionario presta obligatoriamente. Más adelante, se desarrollará este punto en el Régimen Regulatorio Tarifario para Servicios Estándar.

⁵ Servicios adicionales prestados por el Concesionario. Más adelante, se desarrollará este punto en el Régimen de Acceso para Servicios Especiales.

consecuencia, luego del Callao, el TPP es el segundo puerto nacional en transportar la mayor cantidad de carga contenedorizada⁶.

11. De acuerdo con la generación de este tráfico, las principales líneas navieras que llegan a Paita son: Maersk Line, Dole, Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, CCNI, Compañía Sudamericana de Vapores CSAV, entre otras.
12. Bajo este panorama, es importante destacar que los principales productos de exportación son los hidrobiológicos y agroindustriales, los cuales se transportan, principalmente, a través de contenedores y *reefers*. Por su parte, los principales productos de importación corresponden a fertilizantes, granos y otros productos industriales, los cuales se transportan en graneles sólidos.

Gráfico N° 4: Tipo de carga movilizada por el TPP, 2010
(En Miles de TM y % de participación)



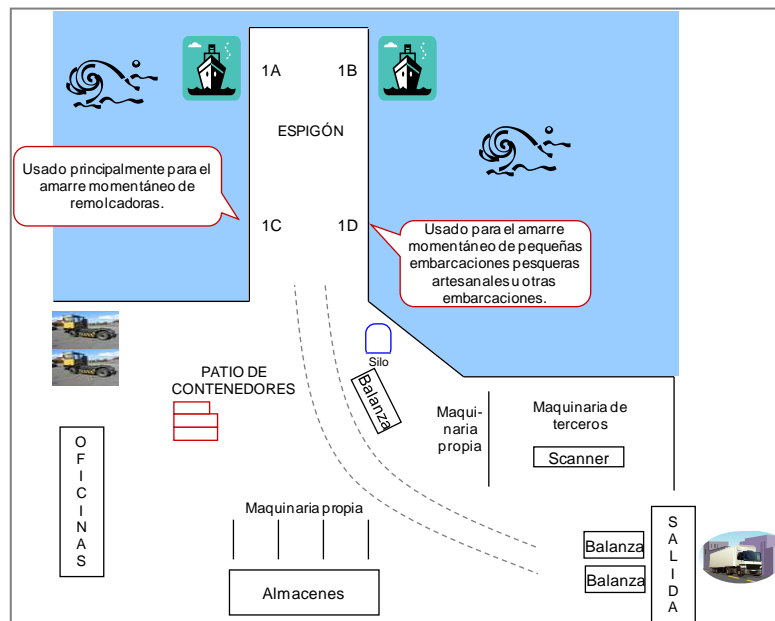
*Menor a 1%.

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

13. En cuanto a los servicios ofrecidos por el Concesionario, el Contrato de Concesión (Cláusulas 8.17 y 8.18) establece que los alcances del servicio incluyen Servicios Estándar y Servicios Especiales.

⁶ Para el 2009, en TPP, el 71% de la carga transportada fue contenedorizada (1.1 millones de TM) mientras que, para el mismo año, el TP del Callao transportó carga contenedorizada por 17.04 millones de TM (52% del total transportado aproximadamente).

Gráfico N° 5: Esquema actual de servicios en el TPP

Fuente: Plan de Negocios TPE - 2010
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

II.2. Servicios Estándar

14. Los puertos forman parte de la cadena logística de transporte que utilizan las líneas navieras, los exportadores e importadores para realizar sus operaciones, cuyas tarifas y precios son componentes del costo logístico en una relación origen-destino. En este contexto, diversos factores pueden determinar que el TPP sea elegido en contraposición a otro puerto u otra modalidad de transporte (por ejemplo, transporte terrestre).
15. La elección del modo de transporte depende, principalmente, de los siguientes factores: tipo y volumen de carga, valor de la carga, tiempo disponible, condiciones geográficas y disponibilidad de modos de transporte complementarios, que den continuidad a la carga hasta su destino final. Como se ha señalado, lo que finalmente es relevante es el costo origen-destino de la cadena logística de transporte.
16. En cuanto a los Servicios Estándar, éstos serán brindados durante el período de vigencia de la Concesión, de manera obligatoria por parte del Concesionario a todo usuario que lo solicite. Estos comprenden, en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro de la carga por el usuario.
17. Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, está incluida la permanencia de la carga en el almacén del Terminal Portuario de Paita hasta por cuarenta y ocho horas libre de pago, así como cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el Patio del TPP para su posterior embarque.

-
18. En cuanto al régimen de tarifas, para la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario podrá cobrar las tarifas establecidas bajo Contrato (sobre la base de lo contenido en el Anexo 5), las cuales fueron ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica⁷. A partir del quinto año de Concesión, las tarifas de los servicios estándar serán revisadas por el regulador a través de la metodología RPI-X establecida en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA).
19. Asimismo, las tarifas máximas de los Servicios Estándar están en función a la nave y a la carga:
- a) Utilización de amarradero:** comprende el uso del amarradero en el TPP. La tarifa por este concepto se aplica por metro de eslora de la nave y por hora o fracción. Se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle: La tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la nave, siendo cobrada a la nave, de acuerdo a lo estipulado en el Contrato.
- b) Embarque o desembarque de la carga:** servicios en función a la carga brindados a través del uso de la infraestructura del terminal. En el caso del Muelle de Contenedores, el servicio comprende el uso de la grúa pórtico. La tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:
- El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;
 - El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y
 - El servicio de pesaje.
- Esta tarifa podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (Liner Terms), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque. En el caso del Muelle de Contenedores, el Concesionario deberá atender cada nave con al menos una grúa pórtico de muelle, salvo que no sea posible en razón de la estiba de los contenedores de la nave.
20. Las tarifas establecidas para las operaciones durante el 2010 son las que se muestran en el Cuadro N° 1.

⁷ Con el fin de dar inicio a las operaciones de la Concesión, las tarifas establecidas para los servicios estándar fueron parte del factor de competencia entre propuestas económicas en el proceso de adjudicación. En particular, el Índice Tarifario Estándar (ITE) por contenedor lleno de 20 y 40 TEU fue el primer factor de competencia.

Cuadro N° 1: Tarifas máximas establecidas para Servicios Estándar – TPE
(En US\$, no incluyen IGV)

| CONCEPTO | UNIDAD DE COBRO | IMPORTE |
|--------------------------------------|-----------------------|---------|
| Servicios Estándar a la Nave | | |
| Contenedores | Metro eslora por hora | 0,55 |
| Carga general o fraccionada | Metro eslora por hora | 0,55 |
| Carga rodante | Metro eslora por hora | 0,55 |
| Carga granel sólido | Metro eslora por hora | 0,55 |
| Carga granel líquido | Metro eslora por hora | 0,55 |
| Servicios Estándar a la Carga | | |
| Contenedor lleno de 20 pies | Unidad | 130,00 |
| Contenedor lleno de 40 pies | Unidad | 195,00 |
| Contenedor vacío de 20 pies | Unidad | 130,00 |
| Contenedor vacío de 40 pies | Unidad | 195,00 |
| Carga general o fraccionada | Tonelada | 13,00 |
| Carga rodante | Tonelada | 40,00 |
| Carga granel sólido | Tonelada | 6,00 |
| Carga granel líquido | Tonelada | 1,50 |

Nota: Tarifas vigentes a partir del inicio de la explotación.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación. – OSITRAN

II.3. Servicios Especiales y Esenciales

21. Tal como indica la Cláusula 8.18 del Contrato de Concesión y sin perjuicio de los Servicios Estándar mencionados, el Concesionario está facultado a prestar adicionalmente servicios especiales a todos los usuarios que lo solicitan y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios Estándar. Por los Servicios Especiales prestados, el Concesionario tendrá el derecho de cobrar un precio no regulado.
22. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario 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.
23. Por otro lado, conforme al Contrato de Concesión del TPP, el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA)⁸ es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de **practicaje y remolcaje**, denominados **servicios esenciales**. Así, el artículo 13° del REMA dispone que cada entidad prestadora –en este caso, TPE- deberá contar con un Reglamento de Acceso (REA) aprobado por OSITRAN, con el fin de entregar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el acceso.
24. La prestación de los servicios de practicaje y remolcaje es realizada por terceras empresas que solicitan el acceso a la infraestructura portuaria a la empresa concesionaria. Los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera y están regulados a través del REA del Concesionario para el establecimiento de contratos con los potenciales usuarios intermedios. A la fecha, el TPP tiene contratos de acceso para el servicio de remolcaje establecidos con las empresas Ian Taylor y Tramarsa.

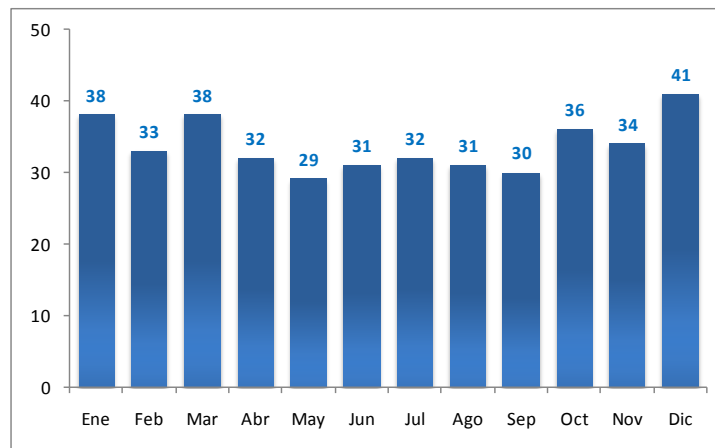
⁸ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°014-2003-CD/OSITRAN y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N°054-2005-CD/OSITRAN y N°006-2009-CD/OSITRAN.

II.4. Tráfico general del Terminal Portuario de Paita

II.4.1. Tráfico de naves

25. El tráfico de naves en el TPP ha mostrado resultados mixtos durante el 2010. Si bien el promedio mensual fue de 34 naves, seis meses del año registraron una caída en el número de naves respecto del mes precedente; éstos fueron febrero, abril, mayo, agosto, septiembre y noviembre. No obstante, el mes de diciembre registró el mayor número de naves (41), con lo que el 2010 cerró con un acumulado de 405 naves.

Gráfico N° 6: Tráfico de naves – TPP, 2010



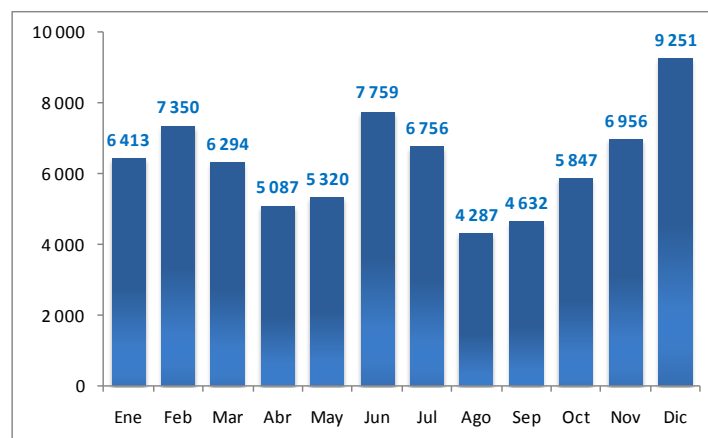
Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

II.4.2. Tráfico de carga contenedorizada

26. El resultado acumulado para el año revela un tráfico de 75 952 contenedores, equivalente a un promedio de 6 329 unidades por mes; destacan los meses de junio y diciembre, con 7 759 y 9 251 contenedores, respectivamente. Por el contrario, los meses con menor tráfico de contenedores fueron agosto (4 287 unidades) y septiembre (4 632 unidades).

**Gráfico N°7: Evolución del Tráfico de Contenedores – TPP, 2010
(En Unidades)**

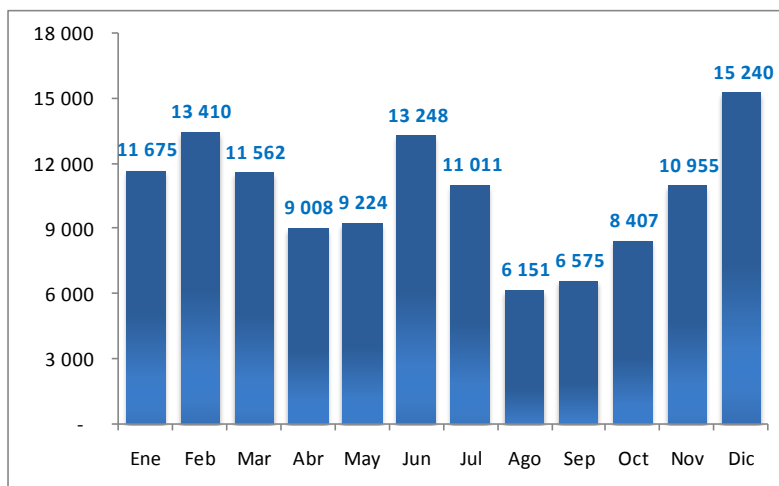


Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación.- OSITRAN

27. En cuanto al tráfico de contenedores medido en TEU⁹, el 2010 acumuló 126 466 TEU, a lo que corresponde un promedio mensual de 10 539 TEU. No obstante, la evolución a lo largo del año fue bastante inestable; el mínimo de 6 151 TEU fue registrado en el mes de agosto, a partir del cual se observa un crecimiento sostenido hasta el mes de diciembre, en el que se alcanzó un máximo de 15 240 TEU.

Gráfico N° 8: Evolución del Tráfico de Contenedores – TPP, 2010
(En TEU)

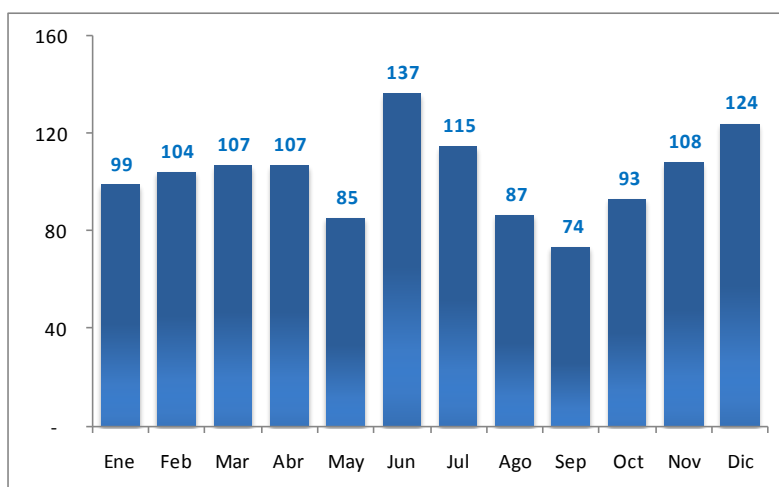


Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación.- OSITRAN

28. Por su parte, el peso de la carga movilizada en contenedores durante el 2010 alcanzó 1,24 millones de toneladas. El mes con mayor tráfico fue el de junio con 137 miles de toneladas, de las cuales el 67% correspondió a carga de exportación y 33% a importación. Dentro de la carga de exportación, los productos más representativos fueron la pota congelada, el banano y el café.

Gráfico N° 9: Evolución del Tráfico de Carga Contenedorizada – TPP, 2010
(En miles de toneladas)



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación.- OSITRAN

⁹ Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*.

29. En cuanto al movimiento general de contenedores, un 48% de éstos correspondió a exportaciones (62 200 TEU), mientras que un 33% a importaciones (43 272 TEU). Frente a estos resultados, es importante resaltar que dentro de las importaciones se incluye la descarga de contenedores vacíos, los cuales representan el 84% del tráfico total de contenedores de importación. Ello revela la predominancia exportadora del TPP debido a su conexión con zonas productoras, más que consumidoras de bienes y servicios en general.

Cuadro N°2: Movimiento de Contenedores en Naves de Alto Bordo – TPP, 2010

| | Unidad de medida | Exportación | Importación | Transbordo | Cabotaje Embarque- Descarga | Movilización entre Bodegas | Total |
|--------------------------|------------------|---------------|---------------|------------|-----------------------------|----------------------------|----------------|
| TEU | TEUs | 62 200 | 43 272 | 96 | 20 898 | 3 685 | 130 151 |
| Contenedor lleno 20 pies | Unidades | 12 143 | 1 511 | 4 | 108 | 129 | 13 895 |
| Contenedor vacío 20 pies | Unidades | 325 | 5 731 | - | 5 616 | 24 | 11 696 |
| Contenedor lleno 40 pies | Unidades | 23 668 | 2 520 | 46 | 143 | 502 | 26 879 |
| Contenedor vacío 40 pies | Unidades | 1 198 | 15 495 | - | 7 444 | 1 264 | 25 401 |

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación.- OSITRAN

II.5. Otros indicadores

30. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, existe una serie de indicadores para alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad, cuya metodología de medición será establecida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Sin embargo, la verificación de los indicadores siguientes (establecidos en el Contrato de Concesión) se realizará a partir de la culminación de las Obras de la Etapa N°1:
- **Tiempo de Espera de Nave:** el tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el TPP no deberá exceder de cuatro (04) horas. Este es el período, medido en horas (o fracciones de ésta), que comienza en la fecha y hora en que la nave se encuentra en bahía o fondeadero y para el cual el representante de la nave ha solicitado su atraque.
 - **Tiempo de Recepción de Mercancía:** para cualquier usuario, éste no deberá exceder de treinta (30) minutos. Éste comprende el período que transcurra entre la fecha y hora en 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 de recepción en el TPP y descarga del vehículo de transporte en que ingresa.
 - **Tiempo de Entrega de Mercancía:** no deberá de exceder los treinta (30) minutos. Éste significará el período que transcurra entre la fecha y hora en la cual el usuario solicite el retiro de su mercancía, cumpliendo todos los requerimientos del TPP y de las autoridades involucradas, y la fecha y hora en que se cargue sobre el vehículo de transporte que la retira y haga entrega al usuario de la documentación que faculta al usuario para su retiro.
31. Por otro lado, la verificación del cumplimiento de los indicadores referidos al rendimiento de embarque y descarga de contenedores trimestral se realizará una vez instaladas las grúas en el muelle espigón existente. En el primer año, contado a partir del inicio de la explotación del muelle de contenedores, el rendimiento será no menor a 20 contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle.

Cuadro N°3: Rendimiento de embarque y descarga de contenedores trimestral, según Contrato de Concesión

| TIPO DE CARGA O NAVE | NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES | MUELLE ESPIGÓN EXISTENTE | UNIDAD DE MEDIDA |
|--|------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Nave full container | 25 | 20 | Contenedor / hora-grúa |
| Nave porta contenedor con otras cargas | 20 | 14 | Contenedor / hora-grúa |

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación.- OSITRAN

32. La verificación del cumplimiento de los indicadores referidos al rendimiento de embarque y desembarque de carga no contenedorizada, una vez alcanzados los 300 000 TEU por año, se realizará a partir del décimo quinto mes contado a partir de superado dicho nivel de demanda.

Cuadro N°4: Rendimiento de embarque y desembarque de carga no contenedorizada, según Contrato de Concesión

| TIPO DE NAVE | NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES | MUELLE ESPIGÓN EXISTENTE | | UNIDAD DE MEDIDA |
|--------------------|------------------------------|--|--|------------------|
| | | Desde el inicio de la Concesión hasta cuando se alcance una demanda de 300 000 TEU** | Desde que se supere una demanda de 300 000 TEU** | |
| Roll on - Roll off | (*) | 110 | 250 | Toneladas / hora |
| Granel líquido | (*) | 120 | 300 | Toneladas / hora |
| Granel sólido | (*) | 200 | 400 | Toneladas / hora |
| Otras cargas | (*) | 80 | 150 | Toneladas / hora |

(*) El embarque y desembarque de carga no contenedorizada que se movilice en el Muelle de Contenedores se sujetará a los rendimientos indicados para dicho tipo de carga en el muelle existente (espigón).

(**) Para el límite de 300 000 TEU no se considerará la carga de importación generada para la construcción e implementación o puesta en marcha de proyectos específicos.

Parámetros Técnicos de Cumplimiento Obligatorio para las Obras y Equipamiento

Muelle de Contenedores

33. La tasa de ocupación anual del Muelle de Contenedores no deberá ser en promedio superior al sesenta por ciento (60%) de relación, entre el tiempo total de ocupación anual del amarradero y el tiempo total anual de disponibilidad.
34. El Muelle de Contenedores deber estar diseñado como mínimo con un amarradero (sitio de atraque) de 300 m. con un tirante mínimo de agua de 13m referidos al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS)¹⁰.
35. Se deberá contar con un mínimo de 2 grúas pórtico de Muelle tipo Gantry Crane nuevas y cuatro grúas pórtico de patio.
36. La exigencia mínima de los trabajos de dragado en el Muelle de Contenedores será de -13m.

¹⁰ Mean Low Water Spring.

Muelle Espigón Existente

37. El Muelle Espigón Existente deberá atender las 24 horas del día.
38. La tasa de ocupación anual no deberá ser en promedio superior al sesenta por ciento (60%) de relación, entre el tiempo total de ocupación anual de los amarraderos y el tiempo total anual de disponibilidad.
39. El reforzamiento de la capacidad portante de Muelle Espigón existente debe estar preparado para dragar el área adyacente a 15 m, referidos al MLWS.
40. El equipamiento consistirá en la adquisición de por lo menos dos grúas móviles nuevas.

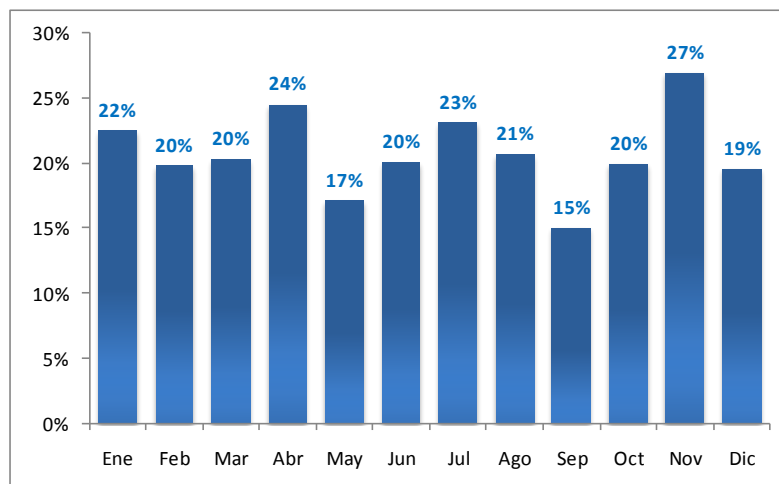
Cuadro N° 5: Indicadores de Desempeño – TPP, 2010

| | TOTAL |
|--|--------|
| Permanencia de naves (Hrs / Nave) | 18,06 |
| Ocupación de amarradero | 20,8% |
| Rendimiento de embarque Granel Liquido (TM / Hr) | 107,36 |
| Rendimiento de embarque Granel Solido (TM / Hr) | 59,23 |
| Rendimiento de Descarga Granel Liquido (TM / Hr) | 151,95 |
| Rendimiento de Descarga Granel Solido (TM / Hr) | 294,45 |
| Rendimiento Embarque/Descarga (Contenedores /Hr) | 11,94 |
| Accidentes | 1 |

Fuente: TPE

Elaboración: TPE

41. En cuanto al desempeño del indicador de ocupación de amarradero, en el año 2010 éste se encontró dentro de los límites de rendimiento (60%) establecidos en el Contrato de Concesión, oscilando entre 15% y 27%, y con un promedio mensual de 20,8%.

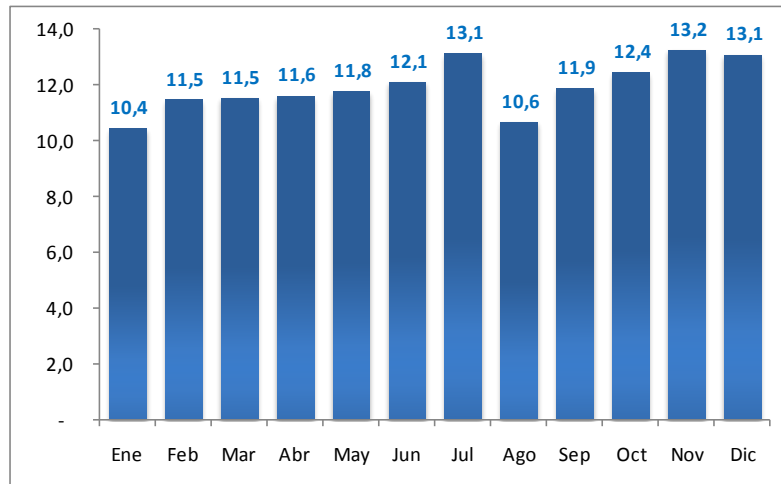
Gráfico N° 10: Evolución de la Ocupación de Amarradero – TPE, 2010

Fuente: TPE

Elaboración: TPE

42. Finalmente, en el siguiente gráfico se puede observar la evolución mensual del rendimiento de embarque y descarga de contenedores durante el año 2010, el cual ha tenido un promedio mensual de 11,94 contenedores por hora.

Gráfico N° 11: Evolución del rendimiento de Embarque y Descarga – TPE, 2010
(En número de contenedores por hora)



Fuente: TPE
Elaboración: TPE

II.6. Resultados financieros

II.6.1. Ingresos (regulados y no regulados)

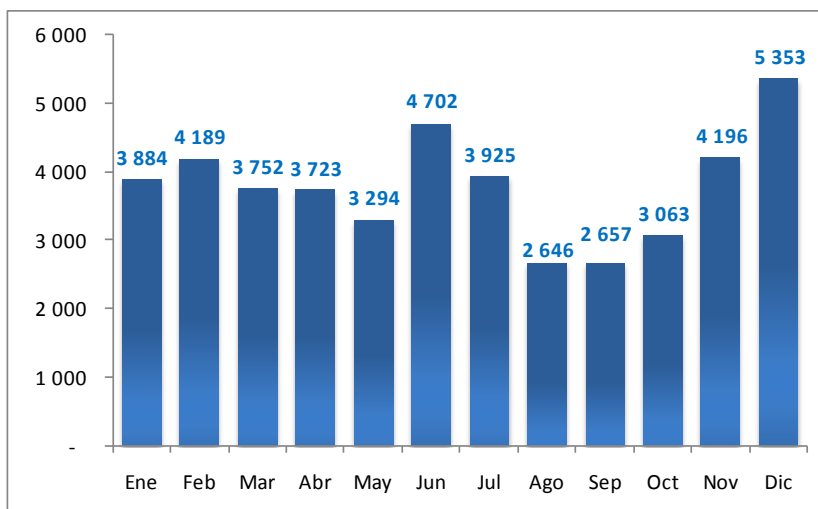
43. Los ingresos regulados y no regulados, es decir aquellos derivados de la aplicación del régimen tarifario establecido por el Contrato de Concesión y de los servicios especiales (a través de contratos de acceso), representaron en el 2010 un total de S/.45,4 millones para el Concesionario. De este total, el 72% correspondió a los servicios a la carga y el 23% a los servicios a la nave.

Cuadro N°6: Ingresos regulados y no regulados - TPE, 2010

| CONCEPTO | S/. |
|----------------------|-------------------|
| Servicios a la nave | 10 656 062 |
| Servicios a la carga | 32 763 762 |
| Otros | 1 965 162 |
| Total | 45 384 986 |

Fuente: TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

44. Con respecto a los ingresos provenientes de los servicios prestados a la carga, el 90% de los mismos correspondió al servicio de manipuleo. Asimismo, los meses de junio y diciembre mostraron los mayores niveles de recaudación, alcanzando los S/.4,7 millones y S/.5,3 millones, respectivamente.

Gráfico N°12: Evolución de los ingresos por servicios a la carga – TPE, 2010
(En miles de S./.)

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

II.6.2.Estados Financieros

45. Como se observa en el siguiente cuadro, la utilidad neta del 2010 mostró un notable incremento con relación al 2009. Más allá de haber dejado las pérdidas del año anterior, la utilidad alcanzó los US\$ 2,87 millones. En el Estado de Pérdidas y Ganancias, en línea con los incrementos en costos de servicios, gastos de ventas y administración y gastos financieros, entre el 2009 y 2010, las ventas de servicios de este último año se cuadruplicaron hasta los US\$ 16,01 millones, aproximadamente.

Cuadro N°7: Estado de Pérdidas y Ganancias – TPE, 2009-2010
(En miles de US\$)

| | 2010 | 2009 |
|---|---------------|--------------|
| Ingresos por servicios | 16 013 | 3 175 |
| Retribución a OSITRAN | -483 | -96 |
| Costos de Servicios | -3 982 | -962 |
| Utilidad bruta | 11 548 | 2 117 |
| Gastos de venta y administración | -3 132 | -1 136 |
| Otros, neto | -500 | -117 |
| Utilidad de Operación | 7 916 | 864 |
| Otros ingresos (gastos): | | |
| Gastos Financieros | -3 676 | -1 063 |
| Diferencia en cambio, neta | 112 | 1 |
| Utilidad (pérdida) antes de participaciones e IR | 4 352 | -198 |
| Participación de los trabajadores | -222 | 13 |
| Impuesto a la Renta | -1 261 | 78 |
| Utilidad Neta | 2 869 | -107 |

Fuente: Estados financieros auditados de TPE, 2010

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

46. En cuanto al Balance General del 2010, se observa un aumento en el activo de 53% con relación al año anterior. Este incremento se debe principalmente al mayor saldo en los activos intangibles, los cuales se elevaron en 218%, al pasar de US\$ 1,03 millones a US\$ 3,28 millones.
47. Dicha acumulación en el nivel de activos estuvo respaldada, principalmente, por un incremento en el patrimonio neto; en particular, por el significativo aumento de los resultados acumulados, los cuales hicieron que el patrimonio se eleve en 90% con relación al año 2009. En tanto, el pasivo corriente se incrementó en apenas 6%, mientras que el pasivo no corriente se redujo en 42%, al pasar de US\$ 60 millones a US\$ 35 millones.

Cuadro N°8: Balance General – TPE, 2009-2010
(En miles de US\$)

| ACTIVO | 2010 | 2009 | PASIVO Y PATRIMONIO | 2010 | 2009 |
|---|--------------|--------------|---|--------------|--------------|
| Activo Corriente | 4 263 | 3 675 | Pasivo Corriente | 2 506 | 2 369 |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 2 749 | 1 955 | Cuentas por pagar comerciales | 74 | 428 |
| Cuentas por cobrar comerciales | 860 | 1 080 | Empresas relacionadas | 274 | 1 621 |
| Empresas relacionadas | 138 | 158 | Otras cuentas por pagar | 2 142 | 316 |
| Otras cuentas por cobrar | 3 | 2 | Porción corriente de obligaciones financieras | 16 | 4 |
| Existencias | 51 | 7 | | | |
| Gastos pagados por anticipado | 462 | 473 | Pasivo no Corriente | 35 | 60 |
| | | | Obligaciones Financieras | 35 | 60 |
| Activo no Corriente | 4 340 | 1 947 | | | |
| Inmuebles, maquinaria y equipo, neto | 938 | 768 | Patrimonio Neto | 6 062 | 3 193 |
| Activos intangibles, neto | 3 278 | 1 030 | Capital | 3 300 | 3 300 |
| IR y participaciones a los trabajadores diferidos | 124 | 149 | Resultados Acumulados | 2 762 | -107 |
| TOTAL ACTIVO | 8 603 | 5 622 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 8 603 | 5 622 |

Fuente: Estados financieros auditados de TPE, 2010

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

II.6.3. Indicadores Financieros

48. El ratio de liquidez general de la empresa, que en buena medida revela la capacidad de la firma para afrontar sus deudas de corto plazo, muestra que sus activos corrientes, a diciembre de 2010, representaron 1,70 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio, mayor en 0,15 al obtenido el año anterior, estaría explicado principalmente por las menores cuentas por pagar comerciales y a empresas relacionadas, así como por el mayor saldo de efectivo y equivalente de efectivo.
49. En efecto, de acuerdo a la prueba ácida, TPE posee una tesorería interna 1,44 veces mayor que sus pasivos corrientes. Ello indica que la firma cuenta con la capacidad para afrontar sus deudas inmediatas.

Cuadro N° 9: Ratios Financieros – TPE, 2009-2010

| RATIO | 2010 | 2009 |
|---------------------------------|-------|-------|
| Liquidez | | |
| Liquidez general | 1,70 | 1,55 |
| Prueba ácida | 1,44 | 1,28 |
| Solvencia | | |
| Deuda financiera / Pasivo total | 0,02 | 0,03 |
| Deuda financiera / Patrimonio | 0,01 | 0,02 |
| Pasivo total / Patrimonio | 0,42 | 0,76 |
| Rentabilidad | | |
| ROA | 33,3% | -1,9% |
| ROE | 47,3% | -3,4% |

Fuente: Estados financieros auditados de TPE, 2010

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN

50. Los ratios de solvencia describen la capacidad de la empresa para afrontar sus obligaciones de largo plazo. En este sentido, se observa que en el 2010 TPE ha presentado una solvencia financiera estable, al haber mejorado sus indicadores con relación al año anterior. En particular, se observa que la relación deuda / patrimonio ha disminuido de 0,76 a 0,42.
51. Finalmente, tanto la rentabilidad sobre el activo (ROA) como la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) han mejorado considerablemente en comparación al 2009 -año en que ambos indicadores fueron negativos-, producto del incremento de la utilidad neta. Así, en el primer caso, el ratio pasó de -1,9% a 33,3%, mientras que en el segundo, se elevó de -3,4% a 47,3%.

III. CONCLUSIONES

- ❖ La Concesión del TPP se realizó bajo un esquema mono-operador; es decir, verticalmente integrado. Por tanto, la empresa concesionaria TPE es la única facultada a prestar servicios dentro del recinto portuario, no estando obligada a brindar facilidades para que terceras empresas accedan a dicho recinto a prestar servicios portuarios, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje. Al respecto, el Contrato de Concesión establece que los alcances del servicio incluyen Servicios Estándar y Servicios Especiales.
- ❖ Con respecto al tráfico de naves, el promedio mensual fue de 34 naves, con lo que el 2010 cerró con un acumulado de 405 naves; el mes de diciembre registró el mayor número de embarcaciones (41).
- ❖ Durante el año 2010, del total de la carga movilizada por el TPP, el 77% correspondió a carga contenedorizada, el 16% a carga sólida a granel, el 4% a carga líquida a granel y el 3% a carga fraccionada. En cuanto al tráfico de contenedores, el 2010 acumuló 126 466 TEU. Asimismo, se movilizó 1,24 millones de toneladas de carga contenedorizada.
- ❖ Con relación a los indicadores portuarios, el terminal portuario de Paita registró un nivel de ocupación de amarraderos de 20,8%. Asimismo, en cuanto al rendimiento de embarque y desembarque de carga, registró un promedio mensual de 11,94 contenedores por hora.

- ❖ Por último, con relación al desempeño financiero de TPE, en el año 2010 la empresa incrementó sus ingresos, derivados principalmente de los servicios prestados a la carga, lo que incidió en un mayor margen neto. Asimismo, la empresa ha mostrado una mejora en sus ratios de liquidez, solvencia y rentabilidad con respecto al año anterior.