



2011

Informe de
Desempeño de la
Concesión del
Terminal
Portuario de Paita

Gerencia de Regulación

PORTUARIO DE PAITA



Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	8
III. SERVICIOS PRESTADOS	8
III.1 Servicios Estándar.....	9
III.2 Servicios Especiales.....	10
III.3 Servicios sujetos al régimen de Acceso.....	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1 Tráfico de naves	11
IV.2 Tráfico de carga en el TPP (En TM)	12
IV.3 Tráfico de carga contenedorizada	12
IV.4 Tráfico de otras cargas.....	14
V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	14
V.1 Tarifas reguladas	14
V.2 Cargos de Acceso.....	16
VI. INVERSIONES.....	16
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	17
VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO	24
ANEXO: Ficha del Contrato de Concesión	25

CUADROS

Cuadro Nº 1: Tráfico de Contenedores por tipo de régimen,	14
Cuadro Nº 2: Tráfico de otras cargas por tipo de regimen.....	14
Cuadro Nº 3: Tarifas máximas y tarifas efectivas	16
Cuadro Nº 4: Estado de Pérdidas y Ganancias	18
Cuadro Nº 5: Ingresos por la prestación de servicios	18
Cuadro Nº 6: Balance general	19
Cuadro Nº 7: Ratios Financieros 2011	20
Cuadro Nº 8: Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada	21
Cuadro Nº 9: Niveles de servicio y productividad (promedios trimestrales)	21
Cuadro Nº 10: Niveles de servicio y productividad (operaciones individuales)	22
Cuadro Nº 11: Indicadores del desempeño de las operaciones 2011	24

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Proyecto del Nuevo Terminal de Contenedores	8
Gráfico N° 2: Esquema Monoperador de Servicios Portuarios	10
Gráfico N° 3: Tráfico de naves en el TPP (En unidades).....	11
Gráfico N° 4: Tráfico de carga en el TPP (En miles de TM)	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga por tipo en el TPP	12
Gráfico N° 6: Tráfico de contenedores en el TPP (En unidades)	13
Gráfico N° 7: Tráfico de contenedores en el TPP (En TEU)	13
Gráfico N° 8: Evolución de los ingresos en el TPP 2011	17
Gráfico N° 9: Permanencia de Naves en el TPP	23
Gráfico N° 10: Ocupación de amarradero en el TPP	23
Gráfico N° 11: Rendimiento de embarque/descarga en el TPP	24

RESUMEN EJECUTIVO

- i. 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 Paita S.A (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*). Las operaciones se iniciaron el 8 de octubre de 2009.
- ii. La importancia del proyecto, ubicado a unos 60 Km al oeste de la ciudad de Piura, 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.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A
Accionistas de la Concesión	Tertir Terminal de Portugal: 40% Mota-Engil Perú S.A.: 10% Cosmos Agencia Marítima: 50%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	- Índice Tarifario Estándar (ITE). Tarifa por contenedor lleno de 20' y 40' pies - Inversión Adicional en Obras y Equipamiento
Inversión comprometida	US\$ 227 millones ¹
Inversión realizada al 2011	US\$ 747 764
Inicio de la Concesión	09 de setiembre de 2009
Vigencia de la Concesión	30 años (Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión).
Número de Adendas	1

- iii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los alcances de los servicios ofrecidos (estándar y especiales), el régimen económico de tarifas y precios, las etapas de inversión, los niveles de servicio y productividad, los parámetros técnicos de cumplimiento obligatorio para las obras y equipamiento, entre otros aspectos.
- iv. El 9 de diciembre de 2011 se suscribió la Adenda N°1, la cual está relacionada con la bancabilidad del proyecto; es decir, la adenda permite al Concesionario acceder al financiamiento para el desarrollo del proyecto concesionado. Así, se modificaron 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, así como se incorporaron 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 N°10; y, el Anexo N°23.
- v. En cuanto al Régimen Económico, relacionado con las tarifas para la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario podrá cobrar las tarifas establecidas en el Contrato. Estas tarifas son las que propuso TPE para la adjudicación de la buena pro del proyecto. Cabe mencionar que los usuarios no podrán exigir la prestación separada

¹ Inversión por ejecutar actualizada a junio de 2012.

- o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar. Por su parte, los Servicios Especiales podrán ser brindados a través del cobro de un precio.
- vi. Para período enero-diciembre 2011, el TPP movilizó un total de 152 175 TEU, lo cual representó un incremento anual de 30% en el tráfico de contenedores (operaciones de embarque y desembarque) respecto del año anterior, y un promedio mensual de 12 681 TEU. En cuanto a los resultados en TM, éstos alcanzaron 1,39 millones de TM anuales. Por su parte, los ingresos del año 2011 ascendieron a S/. 54,66 millones, entre servicios brindados a la nave y a la carga.
 - vii. La inversión total proyectada es de, aproximadamente, US\$ 214,91 millones (US\$ 114,11 millones como inversión mínima y US\$ 100,80 millones como inversión adicional de acuerdo con el Apéndice 2 del Anexo N°9 del Contrato de Concesión). A la fecha, de las obras ejecutadas como Inversión Adicional, el Concesionario ha invertido US\$ 854 039,99 para la remodelación de sus Oficinas Administrativas dentro del recinto portuario y la reparación de la loza de la infraestructura del TPP², este monto corresponde a inversiones adicionales e incluye IGV.
 - viii. Durante el 2011, se elaboró la medición de los indicadores para la carga no contenedorizada. Entre éstos, se incluye el embarque y descarga, tiempo de espera de la nave, tiempo de recepción de mercancía y tiempo de entrega de mercancía. Cabe considerar que, aquellos trimestres en que las mediciones incumplieron con los niveles exigidos, se aplicó la penalidad respectiva, la cual fue pagada por el Concesionario en su momento.
 - ix. En cuanto a los ratios financieros calculados según los Estados Financieros de la Concesión, destaca el incremento en la liquidez general a causa del aumento del activo corriente, principalmente, relacionado con el rubro de Otras cuentas por cobrar del Balance General (Convenio de Fideicomiso con el Scotiabank). Asimismo, destaca el incremento de los márgenes de rentabilidad, a excepción de los casos del ROE y del ROA de la empresa concesionaria.
 - x. De acuerdo con 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. Asimismo, tal como indica la cláusula 14.18, el Concesionario está obligado a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados. Dichos montos desembolsados (OSITRAN y la APN) fueron de US\$ 855 mil y US\$ 483 mil para los años 2011 y 2010, respectivamente.

² De acuerdo con información proporcionada por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN.

REPORTE DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. 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*). Las operaciones se iniciaron el 8 de octubre de 2009.
2. El TPP fue concesionado bajo el esquema monooperador (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 TPP (cláusulas 2.5 del Contrato de Concesión). Sólo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje, se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.
3. Dentro de la Sección de Régimen Económico de Tarifas y Precios, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas y la revisión de éstas por la mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Muelle de Contenedores.
4. De acuerdo con el Contrato de Concesión (cláusula 6.4), el Concesionario TPE deberá considerar la ejecución de las obras comprendidas en las siguientes etapas:

Etapas 1: Construcción del Nuevo Muelle de Contenedores, que comprende el dragado a -13 m, un muelle de 30 m de longitud, patio de contenedores de 12 hectáreas e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.

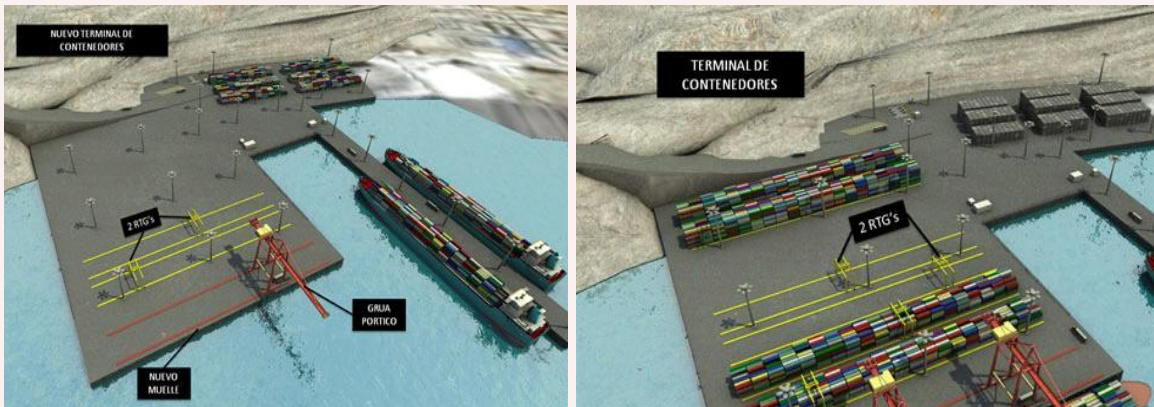
Etapas 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 000 TEU por año, según lo establecido en el Apéndice N°1 del Anexo N°9 del Contrato de Concesión³.

Etapas 3: Reforzamiento del Muelle Espigón existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario, 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 N°9 del Contrato de Concesión.

Etapas 4: Además de otras etapas que se consideren, las cuales comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPE.

³ En el Apéndice 1 y Apéndice 2 del mencionado Anexo 9 se detallan las Inversiones Mínimas y la Inversión Adicional requeridas, respectivamente.

Gráfico N° 1
PROYECTO DEL NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES
 Terminal Portuario de Paita



Fuente: www.puertopaita.com

5. Los compromisos de inversión alcanzan los US\$ 114,11 millones para las tres primeras etapas (inversiones mínimas); además, de la inversión adicional por US\$ 100,80 millones (ofertado por el Concesionario), a ejecutarse de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°2 del Anexo N°9 del Contrato de Concesión.
6. Entre algunas de las condiciones indicadas en las bases para la adjudicación de la Concesión, el Concesionario debe contratar a cuarenta y tres (43) trabajadores de la planilla del Terminal Portuario de ENAPU, anterior administrador de dicha infraestructura portuaria.

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

Primera Adenda al Contrato de Concesión

7. El 9 de diciembre de 2010, mediante Decreto Supremo 056-2010-MTC, se aprueba la Adenda N°1 al Contrato de Concesión, la cual está relacionada con la bancabilidad del proyecto; es decir, la adenda permite al Concesionario acceder al financiamiento para el desarrollo del proyecto concesionado. Así, se modificaron las cláusulas: 1.18.54 sobre "Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales"; 1.18.62 sobre "Inversión Adicional"; 6.4, sección IX, 12.2.2.1, 12.2.2.2 y la sección XV del contrato, así como se incorporaron las cláusulas: 1.18.103 (Fideicomiso de Inversiones Adicionales); 1.18.104 (Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales); 1.18.105 (Tasa de Actualización de la Inversión Adicional) y 1.18.106 (Garantía de Accionistas Originales del Concesionario) 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 N°10 (Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales); y, el Anexo N°23 (Contrato de Fideicomiso de Inversiones Adicionales – Contenido Mínimo).

III. SERVICIOS PRESTADOS

8. De acuerdo con la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, 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 a prestar servicios portuarios, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, a los que les resulta aplicables las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN. Bajo el

esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

9. Por su parte, las cláusulas 8.17 y 8.18 establecen los alcances de los Servicios Estándar (en función a la nave y a la carga) y los Servicios Especiales, de la siguiente manera:

III.1. Servicios Estándar

10. Los Servicios Estándar serán brindados 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 TPP 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.

11. Dichos servicios estándar se definen de la siguiente manera:

1. Servicios Estándar a la nave

Éste incluye la utilización del Amarradero, así como el amarre y desamarre de la nave. La tarifa por este concepto se aplica por metro cuadrado de eslora de la nave y por hora o fracción de hora, y es cobrada a la nave.

2. Servicios Estándar a la carga

Éste comprende los servicios de descarga y/o embarque de la carga, así como la utilización de la infraestructura del TPP. En el caso del Muelle de Contenedores, el servicio comprende el uso de grúa pórtico⁴. Esta tarifa podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (*Liner Terms*), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

La tarifa por este concepto 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 de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y el servicio de pesaje.

⁴ 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. Al no haberse finalizado la Etapa I, no está vigente el cumplimiento de este indicador.



12. Cabe resaltar que, tanto en el caso de embarque como en la descarga, se incluye una permanencia de la carga en el almacén del TPP hasta de cuarenta y ocho horas (48) libres de pago, así como de 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.

III.2. Servicios Especiales

13. Adicionalmente, el Concesionario está facultado a prestar los Servicios Especiales a todos los usuarios que los solicitan y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios Estándar. Como se ha indicado anteriormente, por los Servicios Especiales prestados, el Concesionario tendrá el derecho de cobrar un precio.
14. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario, los cuales se clasifican por tipo de carga:
1. Carga contenedorizada (en función a la nave y en función a la carga),
 2. Carga general o fraccionada (en función a la nave y en función a la carga),
 3. Carga rodante (en función a la nave y en función a la carga),
 4. Carga granel sólido (en función a la nave y en función a la carga)
 5. Carga granel líquido (en función a la nave y en función a la carga).

III.3. Servicio sujetos al régimen de acceso

15. El artículo N°13 del Reglamento Marco de Acceso (REMA) dispone que cada entidad prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso (REA) aprobado por OSITRAN⁵, con el fin de entregar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el derecho de acceso a las facilidades esenciales administradas por TPE.

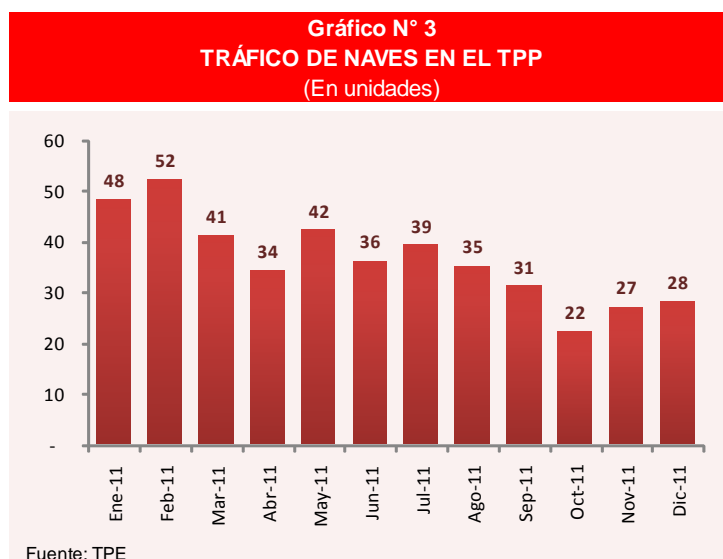
⁵ El REA de TPE fue aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°017-2010-CD/OSITRAN, del 25 de mayo de 2010.

16. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practica⁶ y remolcaje⁷. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial⁸ con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
17. A la fecha, el TPP tiene contratos de acceso para el servicio de remolcaje con Ian Taylor⁹ y Tramarsa¹⁰ por un cargo de acceso de US\$0,003 por TRB¹¹ (más IGV).

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

IV.1. Tráfico de naves

18. El tráfico de naves de alto bordo en el TPP ha mostrado diversos resultados a lo largo del año 2011, obteniéndose un total anual de 427 naves y un promedio mensual de 36 naves atendidas. Durante los primeros meses de 2011, se observó la mayor recepción de naves, entre los que destaca febrero con un total de 52 naves. Entre los últimos meses del año, en particular, octubre recibió un menor tráfico de naves en el recinto portuario. (Ver gráfico N°3)



19. Cabe mencionar que el mayor tráfico registrado en los primeros meses del año se debe a que en ese periodo se exporta el mayor volumen de productos agroindustriales regionales, como el mango (Piura y Tumbes) y los plátanos o bananas (Piura y Tumbes). En efecto, el área de influencia directa del TPP lo forman las regiones de Amazonas, Piura, Tumbes, Lambayeque y Cajamarca, influenciadas a su vez por la carretera IIRSA Norte.

⁶ De acuerdo con el REA de TPE, el practica 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 del TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura de TPE.

⁷ El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

⁸ Las Facilidades Esenciales del Muelle Sur a las cuales los usuarios intermedios tendrán acceso para prestar los Servicios Esenciales (de practica y remolcaje) son las siguientes: señalización portuaria, obras de abrigo o defensa, área de maniobras y rada interior, muelles y amarraderos, vías y áreas de tránsito interno, áreas para atención de pasajeros y equipaje, áreas de maniobras y áreas de parqueos de equipos.

⁹ Contrato de acceso para el servicio de remolcaje, el cual vence el 15 de marzo de 2012.

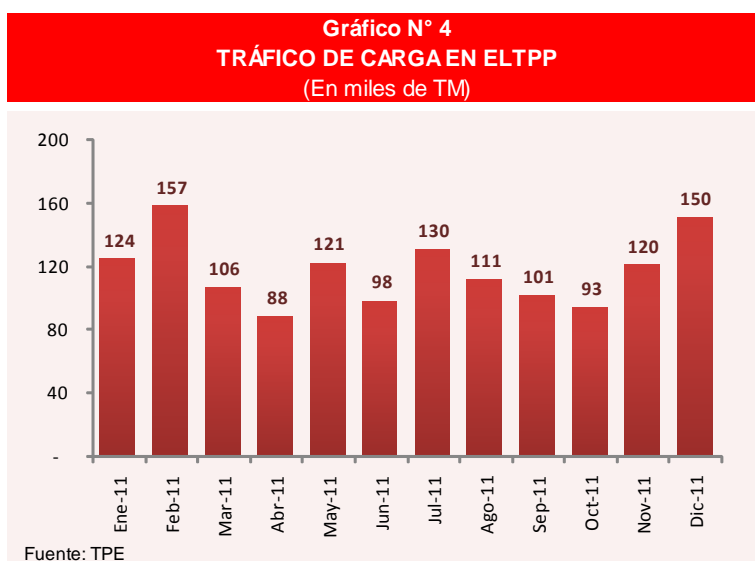
¹⁰ Contrato de acceso para el servicio de remolcaje, el cual vence el 6 de diciembre de 2012.

¹¹ Tonelada de Registro Bruto.

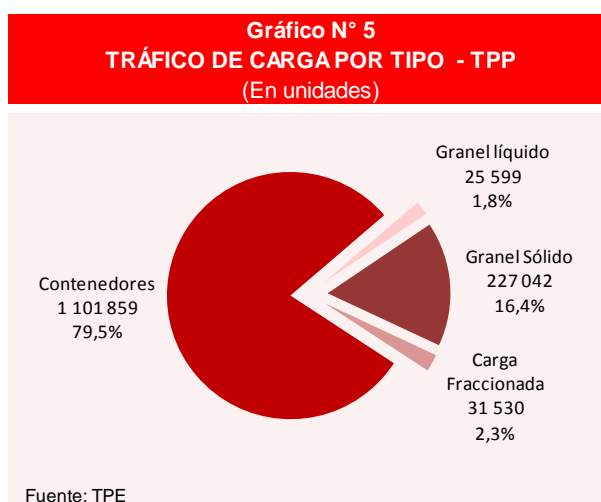
20. Debido al crecimiento en el tráfico hacia y desde el terminal portuario para la exportación e importación en la zona norte del país, las principales líneas navieras que llegan a Paita son también las más importantes a nivel mundial: Maersk Line, Dole, Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, CCNI, Compañía Sudamericana de Vapores CSAV, entre otras.

IV.2. Tráfico de carga en el TPP

21. El tráfico de carga total medido en toneladas métricas alcanzó un total de 1,39 millones en el año, en el cual sólo tres meses del año no superaron las 100 mil toneladas de carga movilizada (abril, junio y octubre). (Ver gráfico N°4)



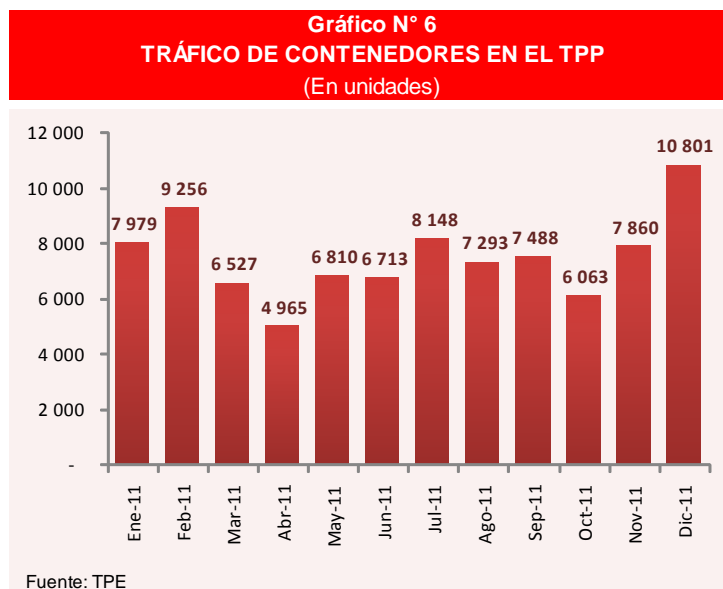
22. Cabe destacar que la principal carga en el TPP es la contenedorizada, la cual representó el 79,5% del total de carga transportada en el 2011; muy por debajo de estos resultados, la carga a granel sólido representó el 16,4% de carga, siendo ésta la segunda más importante en el TPP. (Ver gráfico N°5)



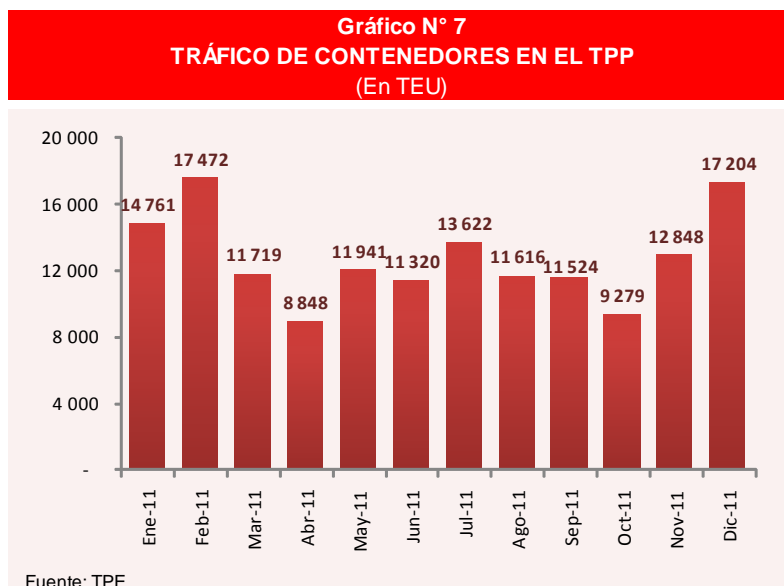
IV.3. Tráfico de carga contenedorizada

23. En el periodo enero-diciembre 2011, el tráfico de unidades de contenedores en el TPP creció a un ritmo promedio 5,45% mensual, con respecto a los mismos meses del año

anterior; lo que da como promedio mensual 7 492 unidades de contenedores, un 18% más de contenedores respecto al año anterior (6 329 unidades). El tráfico total anual es de 89 903 unidades, un crecimiento de 18,37% respecto al año anterior (75 952 contenedores). En estos resultados, destaca el tráfico de los meses de febrero (9 256 unidades de carga contenedorizada) y diciembre (10 801 unidades de carga contenedorizada). (Ver gráfico N°6)



24. El tráfico de contenedores, medido en TEU, fue de 152 154 TEU en el año 2011, con lo cual el promedio mensual fue de 12 680 TEU. Con estos indicadores, el crecimiento anual para el tráfico de contenedores en el TPP fue de 20,31% para el período 2010-2011. (Ver gráfico N°7)



25. Por otro lado, de acuerdo con el régimen de la carga transportada, el 71,82% de la carga transportada a través del TPP es de exportación, actividad que ha caracterizado al recinto portuario de Paita. El segundo tipo de carga de mayor presencia en el puerto es la de importación, la cual representó un 26,90% del total. Cabe destacar que el 72,02% de la carga que transita por el TPP es transportada en contenedores.

26. En cuanto al movimiento general de contenedores (de 20 TEU y 40 TEU) por régimen de comercio exterior, un 48,72% correspondió a exportaciones (43 805 unidades de contenedores), mientras que un 32,54% a importaciones (29 251 unidades de contenedores). Ahora bien, frente a estos resultados es importante resaltar los altos niveles tráfico de contenedores vacíos, los cuales representan el 45,96% del tránsito anual de contenedores. Principalmente, el 58,75% y el 38,98% del total de contenedores vacíos¹² son importados y de cabotaje, respectivamente; como consecuencia de la necesidad de contenedores para las agroexportaciones no tradicionales que caracterizan a la zona de influencia del recinto portuario. (Ver cuadro N°1)

Cuadro N° 1
TRÁFICO DE CONTENEDORES EN EL TPP POR TIPO DE RÉGIMEN
(En unidades contenedorizadas)

	Importación	Exportación	Transbordo	Cabotaje Embarque- Descarga	Tránsito	Total por tipo de Contenedor
Contenedores llenos 20 pies	2 291	13 315	-	134	-	15 740
Contenedores vacíos 20 pies	5 300	198	-	6 414	-	11 912
Contenedores llenos 40 pies	2 655	29 552	20	588	-	32 815
Contenedores vacíos 40 pies	18 976	706	-	9 691	-	29 373
Contenedores llenos 45 pies	29	-	-	-	-	29
Contenedores vacíos 45 pies	-	34	-	-	-	34
Total por tipo de Régimen	29 251	43 805	20	16 827	-	89 903

Fuente: TPE

IV.4. Tráfico de otras cargas

27. En relación con otras cargas, la importación de granel sólido (227 042 TM) constituye la segunda carga de mayor tránsito (luego de contenedores). Principalmente, ésta está constituida por trigo y úrea (como fertilizante para la agroindustria). Cabe destacar que las otras cargas responden al perfil productivo de las regiones aledañas al TPP. (Ver cuadro N°2)

Cuadro N° 2
TRÁFICO DE OTRAS CARGAS POR TIPO DE REGIMEN
(En TM)

Tipo de Carga	Importación	Exportación	Transbordo	Tránsito	Cabotaje	Total Movilizado
Carga Fraccionada	28 810	1 216	-	-	1 505	31 530
Contenedores	97 248	986 176	469	-	17 965	1 101 859
Granel líquido	15 440	9 512	-	-	646	25 599
Granel Sólido	227 042	-	-	-	-	227 042
TOTAL	368 541	996 904	469	-	20 116	1 386 030

Fuente: TPE

V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS

V.1. Tarifas reguladas

28. Las tarifas para los servicios estándar con las que inició operaciones el TPP fueron las que ofertó TPE, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro de la Concesión¹³. Las mismas serán revisadas de acuerdo con el

¹² Contenedores vacíos de 20 TEU, 40 TEU y 45 TEU.

¹³ Índice Tarifario Estándar (ITE) por contenedor lleno de 20 y 40 TEU fue el primer factor de competencia.

mecanismo regulatorio de RPI-X, tal como indica la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.

29. Es así que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, OSITRAN 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 regulatorio RPI-X a las tarifas máximas indicadas en el Anexo N°5. El factor de productividad o factor X será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años.
30. El RPI (Retail Price Index) 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 TPE.
31. En resumen, se aplicará la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI¹⁴) de los EEUU.

X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el regulador y revisado cada cinco años.

32. Cabe mencionar que para los 5 primeros años contados desde el inicio de la Explotación del TPE, las tarifas máximas se ajustarán cada año únicamente por el RPI, como sucedió en el 2011. Posteriormente, las tarifas de los Servicios Estándar serán revisadas a través de la metodología del RPI-X antes mencionado.
33. Para el 2011, las tarifas efectivas de los Servicios Estándar cobradas por el Concesionario a los usuarios estuvieron, en promedio, por debajo de las tarifas efectivas cobradas en el año 2010, tanto en los servicios a la carga como en los servicios a la nave. Particularmente, en el 2010, el nivel de las tarifas máximas calculadas por OSITRAN es igual al nivel de tarifas efectivas cobradas por TPE, según su tarifario. (Ver cuadro N°3)
34. Cabe destacar que, en el 2011, las tarifas efectivas para contenedores de 20 TEU o 40 TEU fueron similares ya sean éstos llenos o vacíos¹⁵. Como se indicó en la sección anterior, existe un significativo nivel de contenedores vacíos en el TPP.

¹⁴ Consumer Price Index.

¹⁵ En el 2011, el servicio de embarque y descarga costaba hasta US\$131,52 y US\$ 131.51 para contenedores vacíos y llenos, respectivamente, sin mayores diferencias.

Cuadro N°3			
TARIFAS EFECTIVAS 2011 - TPE			
(en US\$)			
1. Servicios estándar: a la Nave			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifas Efectivas 2010 (sin IGV)¹	Tarifas Efectivas 2011 (sin IGV)¹
Contenedores	Metro de eslora x hora	0,55	0,47
Carga general o fraccionada	Metro de eslora x hora	0,55	0,47
Carga rodante	Metro de eslora x hora	0,55	0,47
Carga granel sólido	Metro de eslora x hora	0,55	0,47
Carga granel líquido	Metro de eslora x hora	0,55	0,47
2. Servicio estándar: a la Carga			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifas Efectivas 2010 (sin IGV)¹	Tarifas Efectivas 2011 (sin IGV)¹
Contenedor lleno de 20 pies	Unidad	130,00	111,45
Contenedor lleno de 40 pies	Unidad	195,00	167,19
Contenedor vacío de 20 pies	Unidad	130,00	111,46
Contenedor vacío de 40 pies	Unidad	195,00	167,19
Carga general o fraccionada	Tonelada	13,00	11,14
Carga rodante	Tonelada	40,00	34,30
Carga granel sólido	Tonelada	6,00	5,14
Carga granel líquido	Tonelada	1,50	1,29

¹ Incluye última variación del tarifario a setiembre 2011.
Fuente: Tarifarios Públicos 2010 y 2011.

V.2. Cargos de acceso

35. A la fecha, el TPP tiene contratos de acceso para el servicio de remolcaje con Ian Taylor¹⁶ y Tramarsa¹⁷ por un cargo de acceso de US\$0,003 por TRB¹⁸, más IGV.

VI. INVERSIONES

36. De acuerdo con el Contrato de Concesión (cláusula 6.4) sobre el cumplimiento del Expediente Técnico de la Concesión¹⁹, el Concesionario Terminales Portuarios Euroandinos – Paita (TPE) deberá considerar la ejecución de las obras comprendidas en 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.

¹⁶ Contrato de acceso para el servicio de remolcaje, el cual vence el 15 de marzo de 2012.

¹⁷ Contrato de acceso para el servicio de remolcaje, el cual vence el 6 de diciembre de 2012.

¹⁸ Tonelada de Registro Bruto.

¹⁹ Sección VI: de las obras de la Infraestructura Portuaria.

Etapas 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 000 TEU por año, según lo establecido en el Anexo 9²⁰.

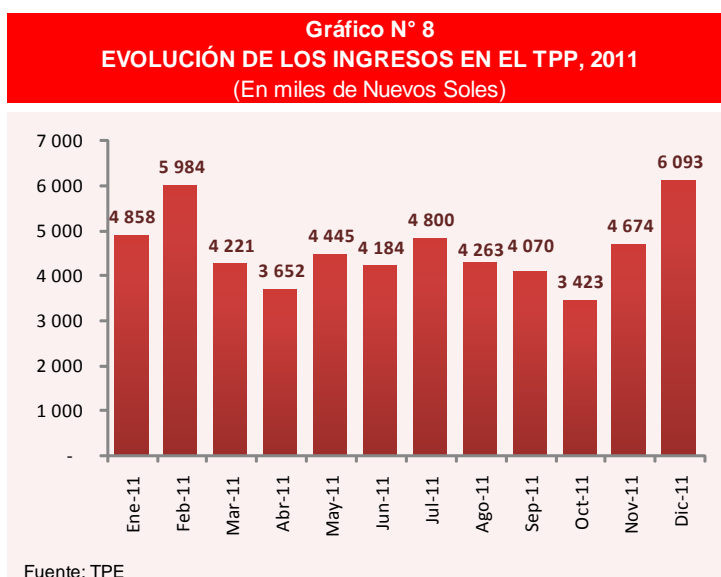
Etapas 3: Reforzamiento del Muelle Espigón existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 000 TEU por año, según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo N°9.

Etapas 4: Además de otras etapas que se consideren, las cuales comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPE.

37. Los compromisos de inversión serán de US\$ 114,11 millones para los dos primeros años; además, la inversión adicional es de US\$ 100,80 millones, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 9.1, donde se hace referencia a la Propuesta Económica y Técnica del Concesionario.
38. A la fecha, en relación a las obras ejecutadas, el Concesionario ha invertido US\$ 854 039,99 para la remodelación de sus Oficinas Administrativas dentro del recinto portuario y la reparación de la loza de la infraestructura del TPP²¹, dicho monto corresponde a inversiones adicionales e incluye IGV.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

39. En el año 2011, la utilidad bruta del concesionario se incrementó anualmente en 20,2%, principalmente, por el incremento de 24% en los ingresos brutos de la concesión, los cuales alcanzaron los US\$ 19,87 millones en el año 2011. La evolución de los mismos durante el año indica que los primeros y últimos meses del año contribuyen con un mayor nivel de ingresos, por ser parte de la temporada agroexportadora de la región norte, la que se realiza mayormente en contenedores. (Ver gráfico N°8 y cuadro N°4)



²⁰ En el Apéndice 1 y Apéndice 2 del mencionado Anexo 9 se detallan las Inversiones Mínimas y la Inversión Adicional requeridas, respectivamente.

²¹ De acuerdo con información proporcionada por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN.

Cuadro N° 4		
ESTADO DE PÉRDIDAS y GANANCIAS 2011		
(En miles de US\$)		
	2011	2010
Ingresos por la prestación de servicios	19 877	16 013
Retribución a OSITRAN y APN	-855	-483
Costos de prestación de servicios	-5 218	-4 047
Utilidad Bruta	13 804	11 483
Gastos de administración y venta	-3 048	-3 127
Otros ingresos	32	-
Otros gastos	-112	-500
Utilidad de Operación	10 676	7 856
Ingresos Financieros	61	-
Gastos Financieros	-4 897	-3 677
Diferencia en cambio, neta	-72	112
Utilidad antes de IR	5 768	4 291
Impuesto a la renta	-1 736	-1 404
Utilidad del año	4 032	2 887
Otros resultados integrales	-	-
Resultados integrales del año	4 032	2 887

Fuente: EEFF Auditados TPE.

40. Es importante destacar que, dentro del total de ingresos del año 2011 (US\$ 19,88 millones), el 93,7% correspondió a servicios a la carga y el 6,3% fue por concepto de servicios a la nave, de acuerdo con el Concesionario. Entre estos servicios, destaca el manipuleo de carga (+16%) y el suministro de energía (+175,8%), este último relacionado con el mayor tránsito de *reefers* en el TPP. (Ver cuadro N°5)

Cuadro N°5		
INGRESOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS		
(En miles de US\$)		
	2011	2010
Servicios a la carga	18 620	15 336
Manipuleo	16 864	14 537
Suministro de Energía	902	327
Almacenaje	36	33
Alquiler de equipos	82	69
Otros servicios	736	370
Servicios a la nave	1 257	677
Movilización de carga	88	112
Amarradero	812	454
Servicio de apoyo	54	11
Otros	303	100
TOTAL	19 877	16 013

Fuente: EEFF Auditados TPE.

41. Los costos de prestación de servicios aumentaron en un 29% debido a las mayores cargas de personal (+56%) –las cuales incluyen remuneraciones, entre otros gastos- y al consumo de suministros de la Concesión (+60%) en el año.
42. A través de la suscripción de la Adenda N°1, el 9 de diciembre del año 2010, el Concesionario constituyó un convenio de fideicomiso irrevocable con Scotiabank, quien actúa como fiduciario, mediante el cual obliga al Concesionario a transferir al banco los importes señalados en la cláusula 9.6 de la Adenda N°1. Esto permitirá garantizar al Concedente el fiel cumplimiento de las obligaciones establecidas en el

contrato suscrito. Para el año 2011, la reserva neta acumulada en el fideicomiso de inversiones adicionales asciende a US\$ 3 031 239. Actualmente, dicho monto forma parte de Otras cuentas por cobrar en el Activo Corriente del Balance General, lo cual explica el cambio de US\$ 3 mil en el año 2010 a US\$ 3,04 millones en el año 2011. (Ver cuadro N°6)

Cuadro N° 6 BALANCE GENERAL (En miles de US\$)					
ACTIVO	2011	2010	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2011	2010
Activo corriente	7 949	4 263	Pasivo corriente	4 234	2 507
Efectivo y equivalente de efectivo	1 136	2 749	Cuentas por pagar comerciales	350	74
Cuentas por cobrar comerciales	978	860	Cuentas por pagar a partes relacionadas	512	274
Empresas relacionadas	244	138	Otras cuentas por pagar	3 349	2 127
Otras cuentas por cobrar	3 042	3	Parte corriente de las obligaciones financieras a largo plazo	23	32
Existencias	104	51			
Gastos pagados por anticipado	2 445	462	Pasivo no corriente	35	50
			Obligaciones Financieras a largo plazo	35	50
Activo no corriente	5 527	4 469	Patrimonio neto	9 207	6 175
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	1 002	968	Capital	3 300	3 300
Activos intangibles, neto	4 345	3 374	Reserva legal	287	-
Impuesto a la renta y participaciones a los trabajadores diferidos	180	127	Resultados acumulados	5 620	2 875
TOTAL ACTIVO	13 476	8 732	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	13 476	8 732

Fuente:EEFF Auditados de TPE.

43. En cuanto a los ratios financieros calculados según los Estados Financieros de la Concesión, el incremento en la liquidez general responde al aumento del activo corriente, principalmente, relacionado con el rubro de Otras cuentas por cobrar, mencionados en el punto anterior sobre el convenio de fideicomiso con Scotiabank. (Ver cuadro N°7)
44. Debido al incremento de la utilidad operativa (+36%) y utilidad neta (+39,66%), el margen operativo y margen neto de utilidad aumentaron con relación al 2010. No obstante, el ROE se redujo debido a que el incremento del patrimonio (+49,1%) fue mayor al de la utilidad neta del año 2011. De la misma manera, el ROA también se redujo con relación al año anterior debido a que el incremento en el activo (+86,5%) superó al crecimiento anual de la utilidad neta. (Ver cuadro N°7)

Cuadro N° 7		
RATIOS FINANCIEROS 2011 - TPP		
RATIO	2011	2010
Ratios de Liquidez		
Liquidez general	1,88	1,70
Prueba Ácida*	0,52	1,46
Ratios de Rentabilidad		
Margen operativo	0,54	0,49
Margen neto de utilidad	0,21	0,18
Rentabilidad neta del patrimonio (ROE)	0,45	0,47
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,31	0,33
Ratios de Gestión		
Rotación del activo	1,47	1,83
Rotación del patrimonio	2,16	2,59
Ratios de Solvencia		
Endeudamiento	0,46	0,41

(*) Prueba Ácida = (Efectivo y equivalente de efectivo + Cuentas por cobrar comerciales + Existencias) / Pasivo Corriente

Fuente: Estados Financieros Auditados TPE.

VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO

45. De acuerdo con el Anexo N°3 del Contrato de Concesión, existe una serie de indicadores establecidos para alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad, cuya metodología para la medición es establecida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Sin embargo, como indica el Contrato de Concesión, no se exigirá el cumplimiento de lo descrito en dicho anexo, en lo correspondiente al Muelle Espigón existente, durante la ejecución de las obras de la Etapa 1 y hasta su culminación.
46. Entre los indicadores aplicables, tanto al Muelle de Contenedores como al Muelle Espigón existente, se encuentran los siguientes (Anexo N°3 del Contrato de Concesión):
- **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 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:** *éste no deberá exceder de 30 minutos*, para cualquier usuario. Éste comprende el período 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 recepciona en el TPP y se descarga del vehículo de transporte que ingresa.
 - **Tiempo de Entrega de Mercancía:** *no deberá de exceder los treinta minutos*. Éste significará el período que transcurra entre la fecha y hora para 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.
47. A éstos se suman los indicadores exigidos para el rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral (Anexo N°3 del Contrato de Concesión):

Cuadro N° 8
RENDIMIENTO DE EMBARQUE Y DESCARGA DE CARGA NO CONTENEDORIZADA

TIPO DE NAVE O CARGA	NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES	MUELLE ESPIGÓN EXISTENTE		UNIDAD DE MEDIDA
		Desde el inicio de la Explotación hasta cuando alcance una demanda de 300 000 (**) TEU en el TP Paita	Desde el inicio de la Explotación hasta cuando alcance una demanda de 300 000 (**) TEU en el TP Paita	
Roll On - Roll Off	(*)	110	250	TM/Hora
Granel Líquido	(*)	120	300	TM/Hora
Granel Sólido	(*)	200	400	TM/Hora
Otras cargas	(*)	80	150	TM/Hora

(*) El embarque y descarga 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 valor de 300,000 TEU por año, no se considerará carga de importación generada para la construcción e implementación o puesta en marcha de proyectos específicas.

Fuente: Contrato de Concesión - TPE

48. Sobre la base lo anterior, durante el año 2011, se elaboró la medición de los indicadores para la carga no contenedorizada. Entre éstos, se incluye el embarque y descarga, el tiempo de espera de la nave, el tiempo de recepción de mercancía y el tiempo de entrega de mercancía. Cabe considerar que, aquellos trimestres en que las mediciones incumplieron con los niveles exigidos, se aplicó la penalidad respectiva, la cual fue pagada por el Concesionario en su momento.
49. Los montos pagados por el Concesionario al aplicarse las penalidades relacionadas con los factores de productividad de carga no contenedorizada fueron los siguientes:
- ✓ Para el 6to trimestre de explotación: S/. 15 063
 - ✓ Para el 7mo trimestre de explotación: S/. 24 580
 - ✓ Para el 8vo trimestre de explotación: S/. 26 447
 - ✓ Para el 9no trimestre de explotación: S/. 28 920

Cuadro N°9
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD - CARGA NO CONTENEDORIZADA
(Promedios trimestrales 2011)

INDICADOR	UNIDAD	REQUERIMIENTO TRIMESTRAL	6° Trimestre de Explotación Ene/Mar 2011	7° Trimestre de Explotación Abr/Jun 2011	8° Trimestre de Explotación Jul/Set 2011	9° Trimestre de Explotación Oct/Dic 2011
Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía (Importación)	Minutos	No más de 20	14	13	14	15
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Minutos	No más de 20	12	11	12	13
Rendimiento de embarque y descarga de Roll On - Roll Off	TM/hora	No menor a 110		Sin Movimiento		
Rendimiento de embarque y descarga de Granel Líquido	TM/hora	No menor a 120	134	100	117,31	103
Rendimiento de embarque y descarga de Granel Sólido	TM/hora	No menor a 200	272	250	239,21	275
Rendimiento de embarque y descarga de Otras Cargas	TM/hora	No menor a 80	34	37	42,85	29

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Cuadro N°10 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD - CARGA NO CONTENEDORIZADA Operaciones Individuales 2011 - TPE						
INDICADOR	UNIDAD	REQUERIMIENTO INDIVIDUAL	6° Trimestre de Explotación Ene/Mar 2011	7° Trimestre de Explotación Abr/Jun 2011	8° Trimestre de Explotación Jul/Set 2011	9° Trimestre de Explotación Oct/Dic 2011
Tiempo de Espera de la Nave.	Horas	No más de 04	0	0	9	0
Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía (Importación)	Minutos	No más de 30	0	0	0	30
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Minutos	No más de 30	0	1	1	0

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

50. Por otro lado, con relación al Anexo N°4 sobre los Parámetros Técnicos de Cumplimiento Obligatorio para las Obras y Equipamiento, al cierre del año 2011, se deberá considerar sólo los puntos IV –referido a la capacidad de atención de naves- y V. –referidos a la infraestructura-, ambos relacionados con el Muelle Espigón existente.

51. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los parámetros son los siguientes:

Para el Muelle de Contenedores

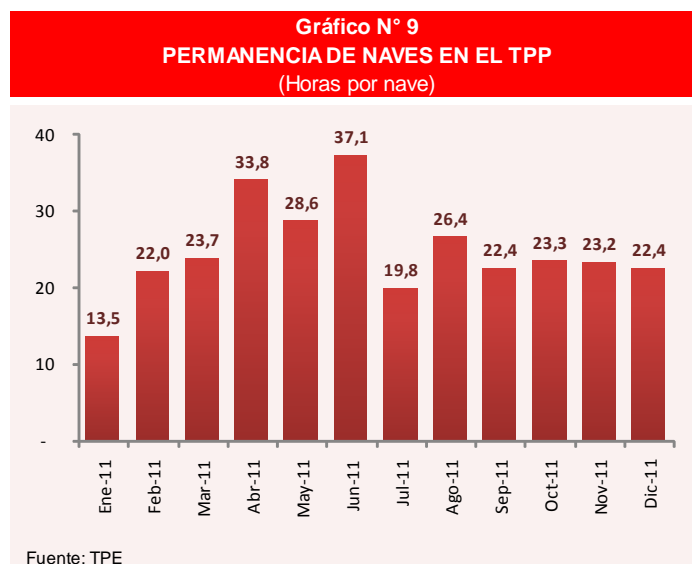
- La tasa de ocupación anual del Muelle de Contenedores no deberá ser en promedio superior al sesenta por ciento (60%) de relación, entre el tiempo total de ocupación anual del Amarradero y el tiempo total anual de disponibilidad.
- El Muelle de Contenedores deber estar diseñado como mínimo con un Amarradero (sitio de atraque) de 300 m. con un tirante mínimo de agua de 13m referidos al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS)²².
- Se deberá contar con un mínimo de 2 grúas pórtico de Muelle tipo *Gantry Crane* nuevas y cuatro grúas pórtico de patio.
- La exigencia mínima de los trabajos de dragado en el Muelle de Contenedores será de -13m.

Para el Muelle Espigón Existente

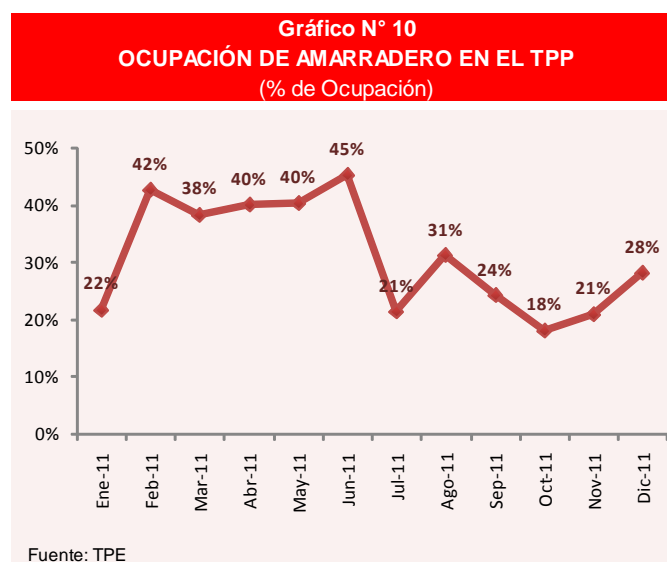
- El Muelle Espigón Existente deberá atender las 24 horas del día.
- La tasa de ocupación anual no deberá ser en promedio superior al sesenta por ciento (60%) de relación, entre el tiempo total de ocupación anual de los Amarraderos y el tiempo total anual de disponibilidad.
- El reforzamiento de la capacidad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

52. Adicionalmente, para el año 2011, se identificó la evolución de indicadores como la permanencia de naves, ocupación de amarradero y rendimiento de embarque/descarga (contenedores/hora). En los primeros meses, aquellos con mayor

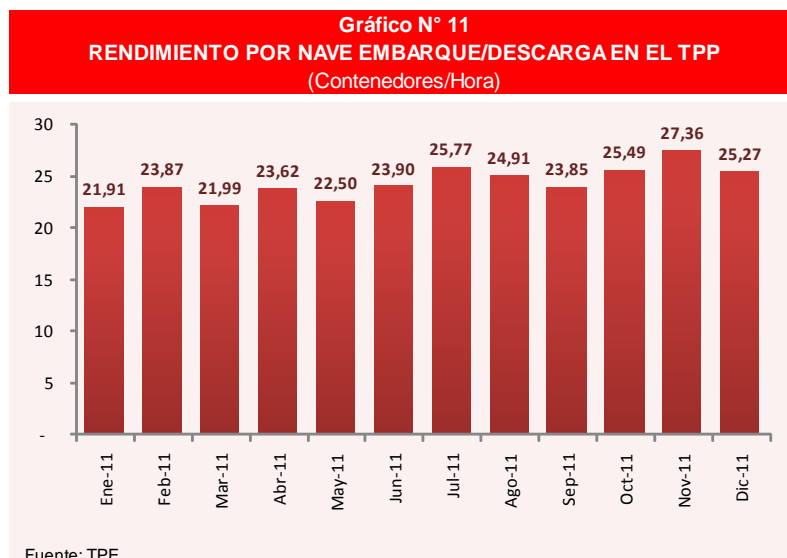
recepción de naves (Ver gráfico N°3 sobre recepción de naves), demostraron menores niveles de permanencia (horas/nave); reduciendo los costos relacionados a la estadía en amarradero. No obstante, los resultados de abril y junio de 2011 (33,8 horas y 37,1 horas, respectivamente) fueron los que registraron mayores niveles de permanencia. El promedio anual para la permanencia fue de 24,7 horas/nave. (Ver gráfico N°9)



53. En cuanto al desempeño para el nivel de la ocupación de amarradero, éste se encuentra dentro de los límites de rendimiento (60%) establecidos en el Contrato de Concesión. El promedio anual de ocupación de amarradero para el TPP es de 30,9% para el año 2011. (Ver gráfico N°10)



54. Por su parte, el rendimiento de embarque y descarga por nave (sin considerar la productividad media de sus grúas) alcanzó un promedio anual de 24,20 contenedores/hora. El valor mínimo del año se observa en enero: 21,91 contenedores/hora. (Ver gráfico N°11)



55. Finalmente, en cuanto a otros indicadores de rendimiento en operaciones portuarias, se tiene que los rendimientos para embarque y descarga de contenedores difieren al ser medidos respecto a la productividad de la utilización de grúas (12 contenedores/hora) y respecto al rendimiento de embarque/descarga por nave (24 contenedores/hora), de lo cual se puede deducir que, usualmente, los barcos utilizan sus dos grúas para las operaciones de descarga. Cabe mencionar que al no haber iniciado la Etapa 1 de inversiones, los indicadores relacionados con carga contenedorizada no son sujetos de penalidad en caso de incumplimiento, según lo establecido en el Contrato de Concesión.

Cuadro N° 11
INDICADORES DEL DESEMPEÑO DE LAS OPERACIONES EN EL TPP 2011

INDICADOR	RESULTADO
Permanencia de naves (Hrs x Nave)	26
Ocupación de amarradero	35%
Rendimiento de embarque Granel Liquido (TM x hr)	85
Rendimiento de Descarga Granel Liquido (TM X HR)	145
Rendimiento de Descarga Granel Solido (TM X HR)	263
Rendimiento Bruto por Grua Embarque/Descarga (Contenedores /Hora)	12
Rendimiento por Nave Embarque/Descarga (Contenedores /Hora)	24
Accidentes	3

Fuente: TPE

IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

56. De acuerdo con 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.
57. Por otro lado, tal como indica la cláusula 14.18, el Concesionario está obligado a pagar al OSITRAN el aporte por regulación indicado en el Artículo N°14 de la Ley N°26917, el cual es de 1% de los ingresos facturados.
58. A la fecha, los montos desembolsados por concepto de retribución al Estado (OSITRAN y la APN) fueron de US\$ 855 y USS 483 mil para los años 2011 y 2010, respectivamente, de acuerdo con lo indicado en los Estados Financieros Auditados de este año.

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A. TERMINAL PORTUARIO DE PAITA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paita (TPP)	Cláusula 2.1 y 2.4 (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> • Índice Tarifario Estándar (ITE). Tarifa por contenedor lleno de 20' y 40' pies • Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente). 	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<p>Adenda 1: bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Texto de Adenda1 - Decreto Supremo N°056-2010-MTC. Publicado el 09/12/2010
6	Capital mínimo	USD 13 000 000 (Trece Millones de Dólares) el cual deberá ser totalmente suscrito y pagado como mínimo en un 25%. La diferencia deberá ser pagada antes de la finalización de las Obras correspondientes a la Etapa 1.	Cláusula 3.3, inciso a) (p.28)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> • La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades. • Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 MM. • Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 MM. • Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 MM. 	Cláusula 10.2 (p. 60)
8	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> • El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - El apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del CONCESIONARIO respecto de los mismos. - Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el CONCEDENTE asegura al CONCESIONARIO, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del CONCESIONARIO. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el CONCEDENTE asegura al CONCESIONARIO, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del CONCESIONARIO, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG). • El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del REGULADOR. 	Cláusula 10.1.1 (p.61) Cláusula 10.1.2 (p.61) Cláusula 10.1.2.1 (p.62,63)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.
TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> Inversión 2 primeros años: US\$ 114.11 millones Inversión adicional 2021: US\$ 100.80 millones <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el CONCESIONARIO para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p>	"Modernización TPP" APN. Fuente: Proinversión Contrato Concesión Cláusula 9.1
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> Trato Directo Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho, para controversias menores de US\$ 2 000 000,00 y mayores a US\$ 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11 (p. 98) Cláusula 16.12 (p. 99)
11	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre US\$ 1,000 y US\$ 500,000) Régimen de bienes (entre US\$1,000 y US\$100,000) Obras de infraestructura portuaria (entre US\$ 1,000 y US\$ 50,000) Conservación de la Concesión (entre US\$4,000 y US\$5,000) Explotación de la Concesión (entre US\$1,000 y 1 UIT) Garantías (entre US\$ 4,000 y US\$ 10,000) Régimen de Seguros (entre US\$1,000 y 10% del monto del siniestro) Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre US\$ 1,000 y US\$ 3,000) 	Cláusula XIX (p.105) Anexo N. 17 (p.159)
12	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Término por Vencimiento del Plazo Término por Mutuo Acuerdo Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. Término por incumplimiento del Concedente. Decisión unilateral del Concedente. Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario. Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1 (p.88)
13	Equilibrio económico	<p>Mecanismo de Reestablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el CONCESIONARIO</p> <ul style="list-style-type: none"> El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios ESTANDAR. El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a reestablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.23 (p.58)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.
TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> Derecho de Concesión Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. Acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 10.3 (p. 66)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> Seguros Personales para Trabajadores. Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.4 (p. 73) Cláusula 11.5 (p. 73) Cláusula 11.6 (p.74) Cláusula 11.7 (p.75)
16	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del CONCEDENTE de conformidad a los establecido en la cláusula 5.16 y siguientes. Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.14 (p.54)
17	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> El CONCESIONARIO se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. Tiempo de Espera de la Nave: El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paita no deberá exceder de cuatro (4) horas. Tiempo de Recepción de Mercadería: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. Tiempo de Entrega de Mercaderías: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. 	Cláusula 8.11 (p.51) Anexo N° 3
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes: En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> Internacional US\$ metro eslora-hora : US\$ 1,00 (Nuevo Muelle) y US \$ 0,55 (Espigón Existente) En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> Carga Rodante (US\$/Ton) = 40,00 Carga Fraccionada (US\$/Ton) = 13,00 Contenedor 20' = US\$ 120,00 (Nuevo) y US\$ 130 (espigón existente) Contenedor 40' = US\$ 151,43(Nuevo) y US\$ 195 (espigón existente) Granel Sólido (US\$/Ton) = US\$ 6,00 (Nuevo) y US\$ 6,00 (espigón existente) Granel Líquido (US\$/Ton) = US\$ 1,50 (Nuevo) y US\$ 1,50 (espigón existente) 	Anexo N° 5

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S.A.
TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> • A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI -X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5. • Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. 	Cláusula 8.21 (p.57)
20	Retribución del Estado	El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.22 (p.58)
21	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</p> <p>Año T : 16 131 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+1 : 17 099 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+2 : 18 068 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+3 : 19 038 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+4 : 19 787 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+5 : 20 734 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+6 : 21 515 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+7 : 22 283 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+8 : 23 037 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+9 : 23 777 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+10 : 24 503 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+11 : 25 212 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+12 : 25 905 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+13 : 26 581 miles US\$ (sin incluir IGV) Año T+14 : 27 239 miles US\$ (sin incluir IGV)</p> <p>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</p> <p>IMAG correspondiente a la Etapa 3</p> <p>Año U : 2 325 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+1 : 2 413 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+2 : 2 499 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+3 : 2 583 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+4 : 2 666 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+5 : 2 748 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+6 : 2 827 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+7 : 2 905 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+8 : 2 981 miles US\$ (sin incluir IGV) Año U+9 : 3 054 miles US\$ (sin incluir IGV)</p> <p>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</p>	Cláusula 10.1.2