



INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del Terminal Portuario de Paita

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2021: Concesión del Terminal Portuario de Paita

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Junio de 2022

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición accionaria del Concesionario.....	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de influencia	11
I.4. Principales activos de la Concesión	11
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión	14
I.6. Hechos de importancia	14
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
II.1. Servicios regulados.....	15
II.2. Servicios Especiales	16
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	16
III.1. Principales clientes	17
III.2. Tráfico de naves	18
III.3. Tráfico de carga	21
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	28
IV.1. Tarifas	28
IV.2. Cargos de acceso	31
IV.3. Servicios no regulados.....	32
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	32
V.1. Inversiones.....	32
V.2. Pagos al Estado.....	33
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	34
VI.1. Accidentes	34
VI.2. Reclamos	34
VII. ESTADOS FINANCIEROS	36
VII.1. Resultados Financieros	36
VII.2. Estado de Resultados Integrales.....	36
VII.3. Estado de Situación Financiera	40
VII.4. Ratios Financieros	42
VIII. CONCLUSIONES	44
ANEXOS	46
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	46
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	52



CUADROS

CUADRO 1 Estado de las inversiones.....	9
CUADRO 2 Infraestructura del TPP.....	12
CUADRO 3 Inversiones mínimas en equipo portuario	12
CUADRO 4 Relación de los principales equipos instalados en el TPP	13
CUADRO 5 Condición de prestación de servicios en el TPP	14
CUADRO 6 Composición del tráfico de contenedores por tipo, año 2021	24
CUADRO 7 Tarifas máximas de los servicios regulados, años 2020 y 2021	31
CUADRO 8 Contratos de acceso vigentes en el año 2021	32
CUADRO 9 Pagos al Estado, 2019 – 2021	34
CUADRO 10 Accidentes reportados en el terminal, año 2021	34
CUADRO 11 Reclamos presentados, año 2021	35
CUADRO 12 Reclamos según materia, año 2021.....	35
CUADRO 13 Ingresos Facturados, 2020 - 2021.....	36
CUADRO 14 Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2021	37
CUADRO 15 Ingresos por Servicios Portuarios, 2020 - 2021	38
CUADRO 16 Costos por Servicio de Operación y Mantenimiento, 2020 - 2021	39
CUADRO 17 Gastos Administrativos, 2020 - 2021.....	39
CUADRO 18 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021	40
CUADRO 19 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021	41
CUADRO 20 Ratios de Liquidez, 2020 - 2021.....	42
CUADRO 21 Ratios de Endeudamiento, 2020 - 2021	43
CUADRO 22 Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2021	44

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 Líneas navieras en el TPP, año 2021.....	17
GRÁFICO 2 Agencias navieras en el TPP, año 2021.....	18
GRÁFICO 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2021.....	18
GRÁFICO 4 Volumen promedio de carga transportada por nave, periodo 2011 - 2021.....	19
GRÁFICO 5 Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2021.....	19
GRÁFICO 6 Participación de las naves según tipo, periodo 2011 - 2021	20
GRÁFICO 7 Composición del tráfico de naves en el TPP, año 2021	20
GRÁFICO 8 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2021	21
GRÁFICO 9 Composición del tráfico de carga por operación, año 2021	22
GRÁFICO 10 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2020 y 2021	22
GRÁFICO 11 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2021.....	23
GRÁFICO 12 Carga contenedorizada: productos movilizados, año 2021.....	24
GRÁFICO 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2021	25
GRÁFICO 14 Carga sólida a granel: productos movilizados, año 2021.....	25



GRÁFICO 15 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2021	26
GRÁFICO 16 Carga líquida a granel: productos movilizados, año 2021.....	27
GRÁFICO 17 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2021.....	27
GRÁFICO 18 Carga fraccionada: productos movilizados, año 2021.....	28
GRÁFICO 19 Inversiones en el TPP, periodo 2019 – 2021	33

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1 Terminal Portuario de Paita	8
ILUSTRACIÓN 2 Área de influencia del TPP	11
ILUSTRACIÓN 3 Grúas en el TPP.....	13
ILUSTRACIÓN 4 Cadena logística de una operación de transporte marítimo.....	15



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) durante el año 2021. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, entre otras.

El 9 de setiembre del año 2009, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y Terminales Portuarios Euroandinos - Paita S.A. (en adelante, Concesionario o TPE) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPP (en adelante, Contrato de Concesión). El proyecto es autosostenible, y tiene una vigencia de 30 años, contados desde la suscripción del contrato.

El TPP está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, distribuido en cuatro etapas. Al cierre del año 2021, la inversión ejecutada acumulada por TPE ascendió a USD 236,609 millones, lo cual representó un avance de 75,92% del compromiso total de inversión. Por otro lado, actualmente, el terminal portuario cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores, el cual fue construido en un periodo de 24 meses entre octubre del 2012 y octubre del 2014, entrando en operaciones en dicho mes. El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores.

En el Contrato de Concesión se estipula que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores (es decir, durante 2019), el Ositrán realizaría la primera revisión de las Tarifas, para lo cual utilizará el mecanismo regulatorio *RPI - X*. De forma anual, las tarifas se ajustarán por *RPI* (o tasa de inflación de Estados Unidos), de acuerdo a lo establecido en el mencionado contrato. Cabe indicar que, en noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el primer factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el TPP. Este factor, cuyo valor es de -4,70%, estará vigente hasta el 2 de octubre de 2024. Asimismo, en dicha oportunidad también se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP.

Durante el año 2020, el TPP atendió un total 492 naves, lo que representó una reducción del 11,2% con respecto a las naves atendidas en el año 2020. En contraste, se movilizó un total de 2,963 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 4,2% respecto al nivel del año anterior (2,844 millones). Respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 71,6% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 19,5%. Asimismo, en cuanto a la carga fraccionada y la carga a granel líquido, estas representaron el 4,5% y 4,4%. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2021, el 67,5% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 32,0% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga destinada a la exportación, en contraste al menor volumen de carga ingresando al país a través de dicho terminal.

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2021 – octubre 2022 fue de +9,95%. Así, en octubre de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios en función a la nave (+9,93477%), ii) Servicios en función a la carga contenedorizada (+9,94726%) y iii) Servicios en función a la carga no contenedorizada (+9,94934%).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2021 se contaban con siete (7) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.



Respecto a las inversiones en el TPP, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 7,968 millones, monto 9,5% superior a lo registrado en 2020; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 236,609 millones, representando un porcentaje de avance del 75,92% del compromiso de inversión de TPE.

Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2021, TPE realizó pagos por un total de S/ 7,618 millones, lo cual mostró un incremento de 25,2% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7% de los pagos realizados en el año 2021 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3% corresponde al aporte por regulación.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 21 ocurrencias, representando un incremento respecto al año anterior (15 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 9 reclamos, de los cuales el 55,6% de los reclamos estuvieron relacionados con la facturación o cobro por los servicios, mientras que el 44,4% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias, que se encuentran constituidos por los ingresos por prestación de servicios portuarios y por servicios de construcción, alcanzaron los S/ 62,4 millones durante 2021, lo que representa un aumento de 60,7% con relación al año anterior en que se registraron ingresos de S/ 38,8 millones. Cabe mencionar que, durante 2021, los ingresos por prestación de servicios portuarios se incrementaron 13,7%; mientras que los ingresos por servicios de construcción representaron el 29,2% de los ingresos.

Como resultado del incremento de los costos en menor proporción que los ingresos, se registró una utilidad bruta de S/ 25 millones, lo que significó un incremento de 10,3% con relación al año anterior (S/ 22,6 millones). No obstante, debido a un menor ingreso financiero en el 2021 de S/ 11 millones (S/ 13,6 millones en el 2020), la utilidad neta del ejercicio alcanzó un nivel de S/ 11,1 millones, lo que representó una reducción de 7,2% con relación al 2020.

De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes 4,6 veces el total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021, por lo que esta liquidez disminuyó con relación al año previo donde alcanzó 4,9. Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, es así que, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 2,0 de activo total, este índice es mayor al obtenido en el año 2020 (USD 1,9).



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 24 de junio de 2009 la empresa peruana Terminales Portuarios Euroandinos - Paita S.A. se constituyó como una sociedad anónima. Actualmente, sus accionistas son Tertir - Terminais de Portugal S.A. (entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A., domiciliada en Portugal) y DPW Logística S.A.C. (domiciliada en Perú), ambos con una participación del 50% de su capital.
2. DPW Logística S.A.C es una unidad de negocio de DP World Perú que integró a las empresas Neptunia y Tritón Transports. Por su parte, Tertir Terminais de Portugal fue adquirida por Yilport Holding (operador portuario turco) en febrero de 2016, obteniendo el 50% de la participación en TPE.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita, fue suscrito el 9 de setiembre del año 2009 entre el MTC y TPE, en la modalidad de proyecto autosostenible y tiene una vigencia de 30 años desde la fecha de su suscripción. Conforme a lo establecido en la Cláusula 4.2 del Contrato de Concesión, el plazo de la concesión podrá suspenderse en determinadas circunstancias, siendo que el periodo de la suspensión no se tomará en cuenta para el cómputo del plazo de la Concesión.
4. El TPP fue concesionado bajo el esquema mono operador¹ (i.e. verticalmente integrado), donde el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusulas 2.5 del Contrato de Concesión). Solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Ositrán y el Reglamento de Acceso del Concesionario (en adelante, REA).



Fuente: Plan de negocios de TPE, 2022.

¹ De acuerdo con el modelo de negocio portuario descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el TPP es un puerto que opera bajo la modalidad de Puerto Landlord Port. En un modelo Landlord Port, el Estado invierte en infraestructura de accesibilidad marítima y generación de aguas abrigadas, diques, muelles y dragados. Los operadores privados invierten en superestructura (equipos, pavimentos e instalaciones).



- **Compromisos de inversión**

5. Conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Segunda de la Adenda N° 1, la inversión referencial para desarrollo de la Concesión del TPP asciende a USD 311,6 millones (incluido IGV)², la cual está prevista a ejecutarse en las siguiente cuatro etapas:
 - **Etapa I:** considera la construcción del muelle de contenedores, que comprende: el dragado de al menos 13 metros, el amarradero de 300 metros, el patio de contenedores de 12 hectáreas e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
 - **Etapa II:** consiste en el equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 000 TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión.
 - **Etapa III:** considera el reforzamiento del muelle espigón existente, el área de respaldo y el 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 TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.
 - **Etapa IV y siguientes:** comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPP. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones. Las inversiones adicionales incluyen la construcción de vías de acceso, la ampliación del muelle espigón, el dragado para aumentar la profundidad de calado de ambos muelles, entre otros.

CUADRO 1 Estado de las inversiones

ETAPA	ESTADO
Etapa I	Inició el 11/06/2021 y concluyó el 10/06/2014.
Etapa II	Se activa cuando se superen los 180 000 TEU al año, lo cual ocurrió al final del año 2015. Las obras de esta etapa finalizaron en el 2016.
Etapa III	Se activa cuando se superen los 300 000 TEU al año. En el año 2020, el TPP movilizó 329 446 TEU, activando las obligaciones de la etapa III.
Etapa IV	Estas obras puede iniciarlas el Concesioanrio en el momento que considere oportuno.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)**

6. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa I, II y III, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).
7. El IMAG, de corresponder, se entregará al Concesionario de acuerdo con el procedimiento de pago descrito en el Contrato de Concesión. Dicho procedimiento establece que el monto resultante de la diferencia entre el IMAG y los ingresos totales anuales calculados

² Es importante indicar que la inversión referencial fue actualizada con los importes de liquidación de obras correspondiente a las Etapas 1 y 2, y con los importes valorizados correspondientes a las Inversiones Adicionales - Etapa 4, que viene ejecutando el Concesionario.



por el Regulador serán abonados al Concesionario en el año calendario siguiente de la presentación del informe en el que se determine dicha diferencia.

8. Es importante indicar que, el IMAG no será exigible cuando:
- El Concesionario no brinde los Servicios acorde con los Niveles de Servicio y Productividad, así como con los parámetros técnicos exigidos en los Anexos 3 y 4, respectivamente;
 - Se presenten los escenarios de Fuerza Mayor, Suspensión o Caducidad de la Concesión, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
 - La reducción de los Ingresos sea resultado de un proceso de revisión tarifaria bajo el mecanismo establecido en la Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión.
 - La reducción de los ingresos, en concordancia con el procedimiento de reconocimiento del IMAG, establecido en la Cláusula 10.1.2.1, sea como resultado de la aplicación de políticas comerciales por parte del Concesionario.
9. El monto del IMAG acumulado por las obras a ser ejecutadas en las etapas I y II asciende a USD 330,9 millones, las cuales van desde el año 2015 hasta el año 2029. En el caso de la etapa III, el IMAG asciende a USD 27 millones, el cual va desde el año 2026 hasta el año 2035. Así, sumando el monto total para el desarrollo de las tres fases se tiene que el IMAG asciende a USD 357,9 millones (sin incluir IGV).

- **Régimen tarifario**

10. A partir del inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas conforme a la metodología de precios tope ("*price cap*") según la fórmula RPI-X³. Durante los 5 primeros años, el factor de productividad (factor X) será igual a cero; luego de lo cual corresponderá al Ositrán revisar las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
11. Considerando que el Nuevo Muelle de Contenedores inició sus operaciones en el 2014⁴, correspondía que la primera revisión tarifaria por factor de productividad se lleve a cabo durante el año 2019, es decir, transcurridos 5 años desde el inicio de las operaciones de dicho muelle.
12. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.

- **Pagos al estado**

13. De acuerdo con la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el terminal portuario de Paita, la cual asciende al 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁵.

³ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

⁴ En octubre del 2014 la APN acreditó la entrega de las obras ejecutadas correspondientes a la construcción y equipamiento del nuevo muelle de contenedores de la Primera Etapa.

⁵ Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



I.3. Área de influencia

14. El terminal se ubica al norte de Piura en la provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Este es el principal puerto de atraque directo⁶ del norte peruano y moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general. Dada su ubicación, posee una zona natural de influencia con las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.
15. Asimismo, el terminal de Paita constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través de 995 Km de carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial a través del nuevo puerto de Yurimaguas. De esta forma abre la posibilidad de conexión de Norte del Perú con el Brasil.

ILUSTRACIÓN 2 Área de influencia del TPP



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Por otro lado, por la zona limítrofe con el norte de Piura, el puerto marítimo más cercano es el Puerto Bolívar en Ecuador. Este es un puerto de carácter multipropósito que posee un muelle de 910 metros, con un calado de 14 metros. La principal carga movilizada corresponde a las bananas⁷.

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

17. De acuerdo con el Anexo 1 del Contrato de Concesión, el área de la concesión asciende a 120,83 hectáreas, compuesta de 8,73 hectáreas de área terrestre y 112,10 hectáreas de área marítima. La principal infraestructura del TPP al momento de su entrega a TPE, fue un muelle espigón de calado de 10 metros para atender naves de carga contenerizada y no contenerizada, con cuatro amarraderos y una longitud de 365 metros.
18. En cumplimiento con las obligaciones del Contrato de Concesión, TPE ha venido realizando inversiones; es así que, a diciembre del año 2020 el TPP contaba con un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 300 metros y un área de respaldo pavimentado, entre otros (ver el detalle en el siguiente cuadro).

⁶ Los puertos de atraque directo son aquellos puertos que disponen de infraestructura física y equipamiento portuario suficiente para que naves mercantes puedan ser atracadas o amarradas a muelles; y realizar operaciones embarque y desembarque directamente desde tierra a nave o viceversa (ver el Decreto Supremo N° 10-99-MTC).

⁷ Ver <https://www.yilport.com/es/puertos/default/Puerto-Bolivar-Ecuador-%7C-Terminales-en-Am%C3%A9rica-Latina/719/0/0> (última revisión: el 27 de abril de 2022).



CUADRO 2 Infraestructura del TPP

Infraestructura inicial recibida por TPE

Muelle espigón
Amarradero 1A y 1B
Amarradero 1C
Amarradero 1D

Inversión en infraestructura realizada por TPE

Muelle de contenedores
Pavimentación del patio de respaldo de muelle
Remoción de la embarcación pesquera Cráter

Obras civiles-Inversiones adicionales

Dragado, relleno y enrocados, sistemas de agua y obras menores
Cisterna de combustibles de 10 800 galones
Reubicación de tubería de etanol
Tanque cisterna de agua de 540 m³
Reforzamiento de defensa de muelle existente
Ampliación de zona reefer- Etapa 1

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Equipamiento

19. Respecto al equipamiento previsto en el Contrato de Concesión, en la etapa I de la Concesión el equipamiento incluye, la adquisición de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG), 8 tractores de patio, 12 chasis para contenedores, 2 elevadores de contenedores tipo *Side Pick* y 2 elevadores de contenedores tipo *Reach Stacker*, entre otros.
20. En la etapa II de obras mínimas corresponde la instalación de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax y 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG) adicionales en el muelle de contenedores.
21. En la etapa III, el Concesionario deberá reforzar la capacidad portante del Muelle Espigón Existente y adquirir dos grúas móviles para el embarque y descarga de contenedores. De manera alternativa, el Concesionario puede optar por la construcción de un segundo amarradero en el Muelle de Contenedores (en este caso, deberá realizar las obras civiles del segundo amarradero, siendo ello considerado como inversión de obras mínimas y la construcción del respectivo patio de respaldo y su equipamiento portuario son inversión adicional).

CUADRO 3 Inversiones mínimas en equipo portuario

Inversiones en el muelle de contenedores	Descripción
Grúa pórtico de muelle (2)	Grúas STS SuperPostPanamax
Grúa pórtico de patio (4)	Grúas sobre neumático RGT
Tractores de patio (8)	Capacidad de carga de 27 toneladas
Chasis para contenedores (12)	Capacidad de manejo de container de 45'
Elevador tipo side pick (2)	Capacidad de carga de 8 toneladas
Elevador de contenedor reach stacker (2)	Capacidad de carga de 45 toneladas y pila de 5 contenedores en primera fila
Inversión en el muelle espigón o multipropósito	Descripción
Grúas móviles (2)	Grúas para descarga y embarque de contenedores

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



22. De esta manera, el equipamiento con el que cuenta el Concesionario, correspondiente a la etapa I, es: 1 grúa pórtico de muelle Superpost Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumático RTG, además de equipamiento menor como camiones, chasis para contenedores y grúas de elevación de contenedores. La inversión ejecutada para esta primera etapa fue de USD 156,06 millones, superior a la inversión contractual por un monto de USD 150,18 millones.
23. Como parte de la etapa II, finalizada en 2016, se instaló 1 grúa pórtico de muelle STS y 2 grúas pórtico RTG's, el Sistema operativo del Terminal – TOS, además de culminar la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.

CUADRO 4 Relación de los principales equipos instalados en el TPP

Unidades	Equipos
2	Grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax
4	Grúas pórtico de patio RTG
5	Unidades portac contenedores
12	Camiones
5	Balanzas
1	Cuchara grúa móvil
1980	Tomas de contenedores refrigerados
2	Grúas móviles

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ILUSTRACIÓN 3 Grúas en el TPP



(A) Reach Stacker, (B) Elevador de contenedores vacíos, (C) Chasis para contenedores (D) Grúa pórtico de patio RTG, (E) Grúa pórtico de muelle STS, (F) Grúa móvil de muelle.

Fuente: Logismarket. Neptunia. Mota Engil.



I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

24. El Contrato de Concesión del TPP ha tenido solo una modificación, la cual se suscribió el 10 de diciembre del año 2010. Esta modificación está relacionada con el acceso al financiamiento para el desarrollo del proyecto, la cual requirió: modificar e incorporar algunas definiciones relacionadas con las inversiones adicionales⁸, modificar la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, modificar las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales⁹ y la caducidad de la Concesión¹⁰.

I.6. Hechos de importancia

25. De acuerdo con el Plan de Negocios de TPE, durante el año 2021 se presentaron los siguientes hechos:
- Se ejecutaron los trabajos de la Ampliación de 60 metros del muelle marginal en el Terminal Portuario de Paita, culminando las obras en enero 2022. Asimismo con la ejecución de esta inversión adicional, se permitirá recibir naves de mayor capacidad en el puerto.
 - A inicios de diciembre de 2021 comenzaron los trabajos de reforzamiento del muelle espigón, el cual nos permitirá incrementar la capacidad portante de dicho muelle y ampliar el ancho de este en 17 metros.
 - TPE Paita, cuenta con 1980 tomas al 2021, con racks de 5 niveles de altura, convirtiéndonos en el primer puerto con más tomas del Perú.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

26. De acuerdo con el Contrato de Concesión, TPE tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del TPP a partir de la toma de posesión. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.
27. Los servicios estándar se encuentran sujetos a la regulación de tarifas mientras que los servicios especiales le otorgan derecho al Concesionario de cobrar un precio, el cual es fijado libremente.

CUADRO 5 Condición de prestación de servicios en el TPP

Clasificación de servicios	Situación	Contraprestación	Determinación
Servicios estándar	Regulado	Tarifas	Sujeto al RETA
Remolcaje y practicaaje	Regulado	Cargo de acceso	Sujeto al REMA
Servicios especiales	No regulado	Precio	Por parte del Concesionario

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁸ Se modificaron las cláusulas 1.18.54 “Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales”, 1.18.62 “Inversiones Adicionales”, además se incluyeron las cláusulas 1.18.103 “Fideicomiso de Inversiones Adicionales”, 1.18.104 “Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales”, 1.18.105 “Tasa de Inversión Adicional”, 1.18.106 “Garantía de Accionistas Originales del Concesionario”.

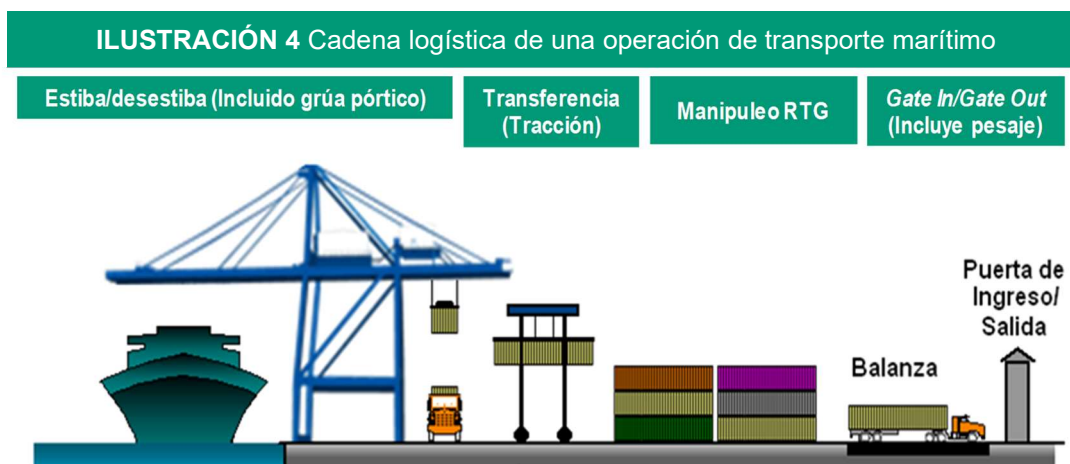
⁹ Las partes acordaron modificar la cláusula 10.2.2.1 y el primer párrafo de la cláusula 10.2.2.2 de la sección X.

¹⁰ Se incorporaron los literales o) y p) a la cláusula 15.1.3 y 9.1, además se modificaron el literal f) de la cláusula 15.1.3, 15.16, 15.17, el último párrafo de la sección XV, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 y 9.8 de la sección IV del Contrato de Concesión.



II.1. Servicios regulados

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



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Servicios estándar

29. Los servicios estándar son aquellos servicios que por sus características operativas son esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga. Estos se encuentran regulados mediante una tarifa tope, de tal forma que el concesionario puede cobrar como máximo la tarifa determinada por el regulador. Cabe señalar que, los servicios estándar son brindados de forma obligatoria por el concesionario a todo usuario que lo solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
30. Los servicios estándar pueden clasificarse según el alcance de los mismos, ya sea que se trate de servicios brindados en función a la nave o en función a la carga:
- **En función a la nave:**
 - Incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre. Estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.
 - Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada
 - Unidad de cobro: metro de eslora-hora
 - Tiempo de inicio: nave larga la primera espía en operación de atraque
 - Tiempo de término: nave larga la última espía en operación de desatraque
 - Incluye el servicio de amarre y desamarre
 - **En función a la carga:**
 - En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al TPP hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
 - Unidad de cobro de la carga contenerizada: por contenedor
 - Unidad de cobro de carga no contenerizada: por tonelada
 - Servicio de tracción: entre el costado de la nave y el área de almacenamiento
 - Servicio de pesaje
 - Almacenamiento: 48 horas a libre disposición del usuario.
 - En el caso de los transbordos, la tarifa por el servicio estándar en función a la carga se cobra una sola vez desde la descarga hasta el embarque en la otra nave, incluyendo los 48 días de permanencia libre de pago.



b) Servicios sujetos a régimen de acceso

31. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de mono operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje¹¹ y remolcaje¹². De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de las facilidades esenciales (obras de abrigo y defensa, señalización portuaria, pozo de maniobras y rada interior) con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
32. De acuerdo con lo establecido en el artículo N° 49 del REMA, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que: i) es administrada o controlada por un único número de entidades prestadoras, ii) no es eficiente ser duplicada o sustituida, y iii) su acceso es indispensable para que los usuarios intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros.
33. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

II.2. Servicios Especiales

34. De acuerdo con la cláusula 1.18.90 del Contrato de Concesión, los Servicios Especiales son todos aquellos distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados por el CONCESIONARIO y por los correspondientes Usuarios y por los cuales el CONCESIONARIO tendrá el derecho de cobrar un precio.
35. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario, entre los cuales se encuentran los servicios para carga contenerizada, carga general o fraccionada, carga rodante, carga granel sólido, y carga granel líquido; todas ellas en función a la nave y a la carga.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

36. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario de Paita durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹³.
37. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.

¹¹ De acuerdo con el REA de TPE, el practicaje se define como el servicio que se brinda con el propósito de asesorar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadoamiento, desabarloadoamiento y maniobras de giro dentro del área de maniobras de TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura.

¹² El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

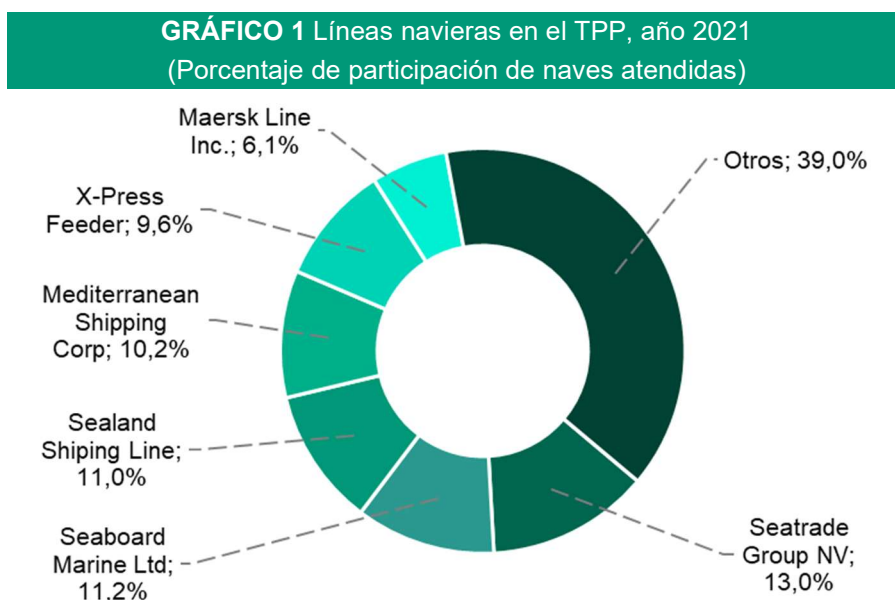
¹³ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



38. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera, manteniéndose incluso hasta el año 2021. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años¹⁴.

III.1. Principales clientes

39. El terminal portuario de Paita tiene como clientes a los usuarios intermedios: líneas navieras y agentes navieros. Asimismo, se atienden a usuarios finales: empresas exportadoras e importadoras.
40. El servicio de transporte marítimo internacional es prestado por las líneas navieras, las cuales pueden brindar servicios de línea regular o rutas fijas, servicios de naves sin trayecto fijo y/o servicios industriales. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el año 2021 las principales cuatro líneas navieras que operaron en el TPP tuvieron una participación conjunta del 45,3% del total de naves atendidas: Seatrade Group NV (13,0%), Seaboard Marine Ltd (11,2%), Sealand Shipping Line (11,0%) y Mediterranean Shipping Corp (10,2%). Cabe precisar que estas cuatro empresas también fueron las que presentaron mayor participación en el año 2020, con una participación conjunta del 39,2%.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

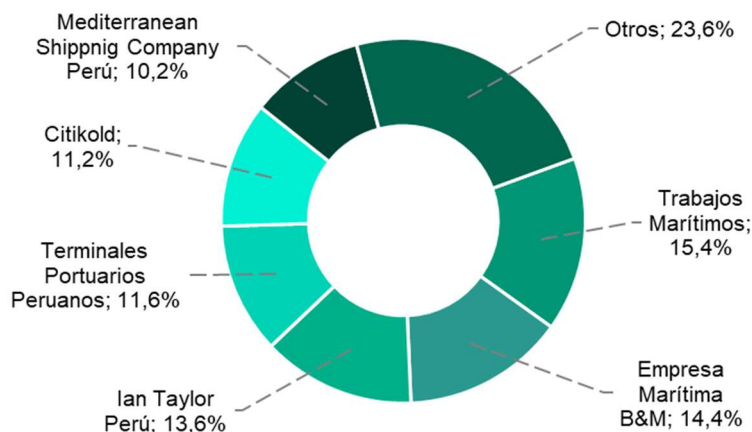
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. De otro lado, el servicio de agenciamiento marítimo consiste en la preparación de los expedientes documentarios que la línea naviera requiere para efectuar sus operaciones de embarque y descarga. Al respecto, se observa que durante el año 2021 el 55,1% de las naves que operaron en el TPP trabajaron con cuatro agencias marítimas: Trabajos Marítimos (15,4%), Empresa Marítima B&M (14,4%), Ian Taylor Perú (13,6%) y Terminales Portuarios Peruanos (11,6%).

¹⁴ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.



GRÁFICO 2 Agencias navieras en el TPP, año 2021
(Porcentaje de participación de naves atendidas)

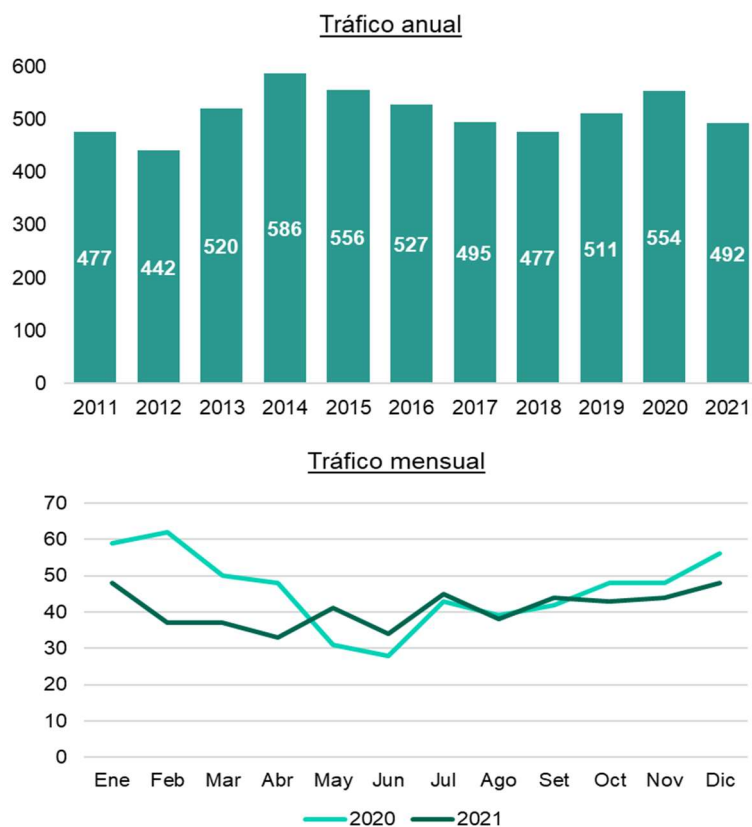


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves

42. Durante el año 2021, TPP atendió un total de 492 naves, esto es, 62 naves menos que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 11,2%. Cabe señalar que si bien dicho nivel de tráfico es inferior a lo observado en el 2020, este aún se mantiene por encima de lo registrado en el año 2018 (ver gráfico N° 3).

GRÁFICO 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2021
(En número de naves atendidas)

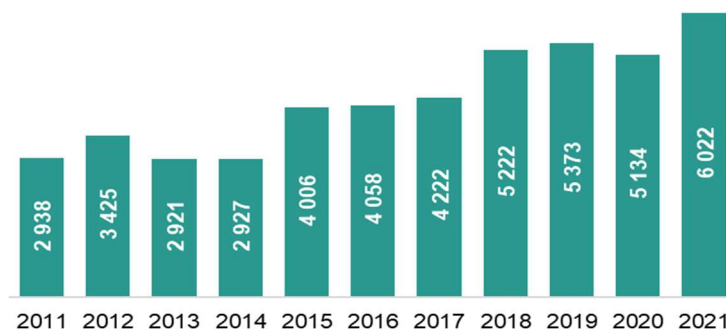


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



43. Entre tanto, en el caso de la evolución mensual, el menor tráfico de naves del año 2021 respecto del 2020 se observó principalmente entre los meses de enero y abril, además del periodo octubre-diciembre. En contraste, entre los meses de mayo y julio de 2021, el tráfico mensual de naves se encontró por encima de los niveles observados en similar periodo del año 2020.

GRÁFICO 4 Volumen promedio de carga transportada por nave, periodo 2011 – 2021 (En toneladas métricas)

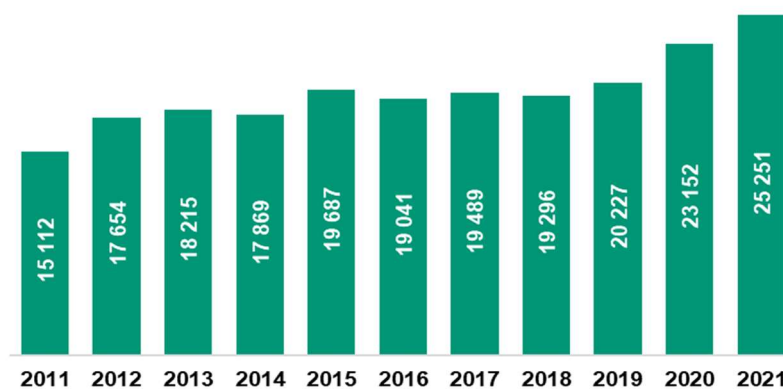


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Cabe señalar que si bien históricamente se observa una reducción gradual en el número de naves atendidas, como se verá más adelante dicha tendencia no se ha evidenciado en el caso del tráfico de carga. Así, en los últimos años, se ha presentado en el TPP un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave, lo cual es reflejo de la atención de naves con una mayor capacidad de carga. En efecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, de acuerdo con las estadísticas, en el año 2016 se registró un volumen promedio por nave de 4 058 toneladas, mientras que en el año 2021 dicho volumen promedio ascendió a 6 022 toneladas por nave, esto es, un incremento de 48,4%.
45. En efecto, al analizar la evolución de la capacidad de las naves que recalaron en el TPP, medido en unidades de arqueo bruto (UAB)¹⁵, se puede apreciar que durante los últimos años la capacidad promedio de las naves atendidas por TPE se incrementó, tal como se detalla en el siguiente gráfico, lo cual se evidenciaría en el mayor volumen de carga movilizada a través de un menor número de naves que recalaron. Así, por ejemplo, durante el año 2021 las naves atendidas en el TPP presentaron una capacidad media de 25 251 UAB, cifra superior al valor medio observado en el año 2020 que fue de 23 152 UAB.

GRÁFICO 5 Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2021 (En términos de unidades de arqueo bruto)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

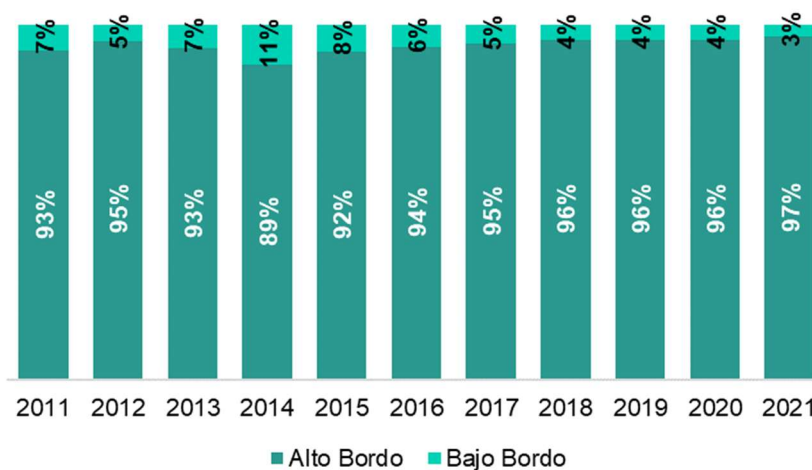
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁵ La Unidad de Arqueo Bruto (UAB) es el volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.



46. Por otro lado, en lo que respecta a la participación de las naves según tipo, durante el año 2021 las naves de alto bordo representaron el 97% del total de naves atendidas en el TPP, mientras que el 3% restante correspondió a las naves de bajo bordo. Al respecto, debemos señalar que dicha composición mayoritaria de las naves de alto bordo es observada desde inicios de concesión, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

GRÁFICO 6 Participación de las naves según tipo, periodo 2011 - 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)

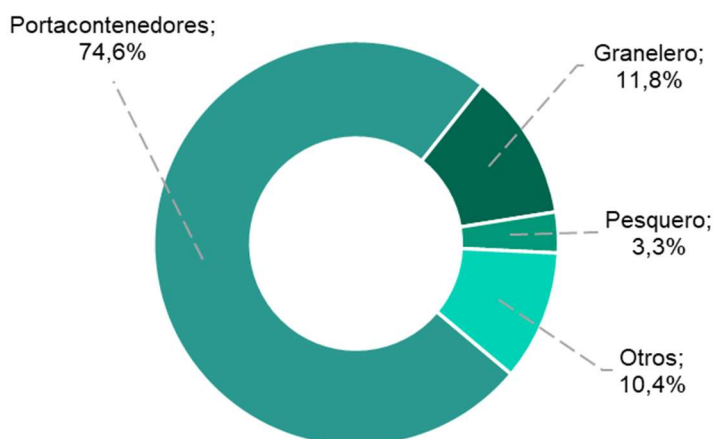


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. En cuanto al tráfico de naves según el tipo de carga que movilizan, durante el año 2021 las naves portacontenedores representaron el 74,6% del total de naves que atracaron en el TPP, seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles sólidos (graneleros) con el 11,8% del tráfico total de naves; al respecto, tales participaciones se encontraron en niveles cercanos a los observados durante el año 2020¹⁶. En contraste, se registró una menor presencia de naves pesqueras (3,3%), en tanto que el 10,4% del tráfico se encontró compuesto por el resto de los tipos de naves (tanqueros, mercadería general, etc.), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

GRÁFICO 7 Composición del tráfico de naves en el TPP, año 2021
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

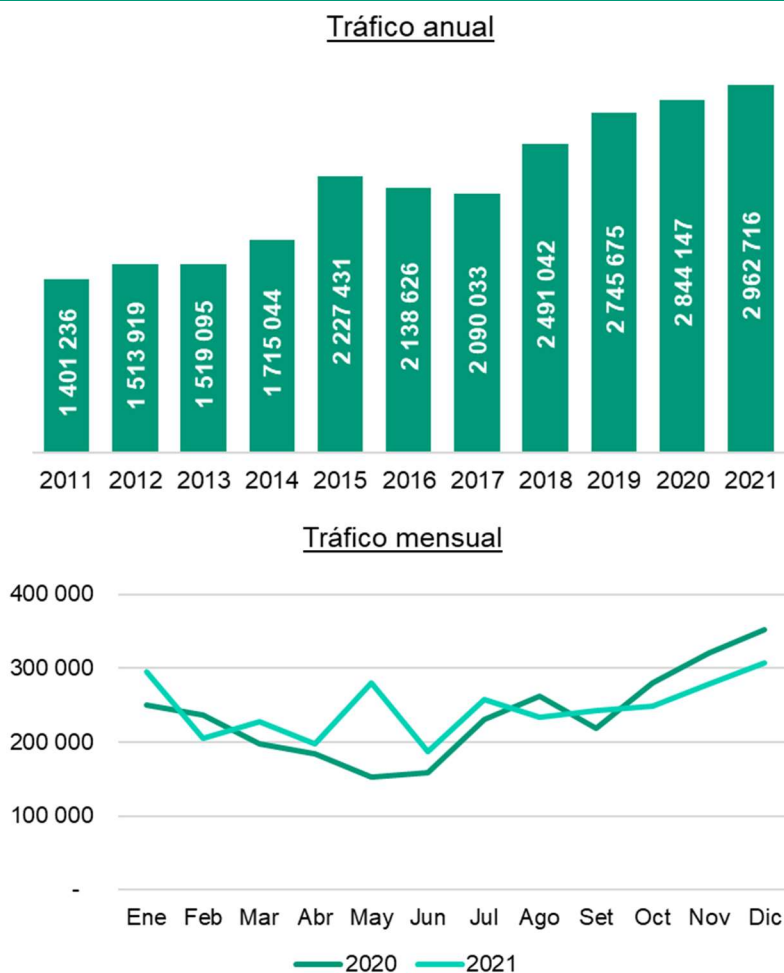
¹⁶ Al respecto, durante el año 2020 las naves portacontenedores y graneleras representaron alrededor del 67,3% y 11,9% del total de naves atendidas, respectivamente.



III.3. Tráfico de carga

48. Durante el año 2021, el Concesionario movilizó un total de 2,963 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 4,2% respecto al nivel del año anterior (2,844 millones). La carga movilizada corresponde a todas las modalidades u operaciones de servicio que brinda la terminal: exportación, importación, cabotaje y transbordo. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantiene en línea con la tendencia ascendente observada desde inicio de concesión, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

GRÁFICO 8 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2021
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

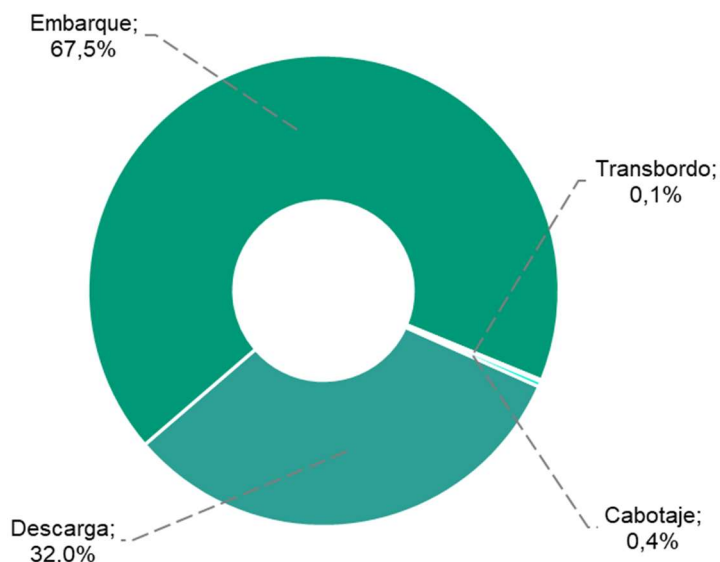
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2021 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el terminal se mantuvo por encima de los niveles observados en el año 2020 (con excepción de los meses de febrero, agosto y de octubre a diciembre), situándose en torno a los 246 893 toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2020 (237 012 toneladas).
50. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2021, el 67,5% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 32,0% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga destinada a la exportación, en contraste al menor volumen de carga ingresando al país a través de dicho terminal, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga



movilizada mediante las operaciones de cabotaje y transbordo representaron el 0,4% y 0,1%, respectivamente.

GRÁFICO 9 Composición del tráfico de carga por operación, año 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)

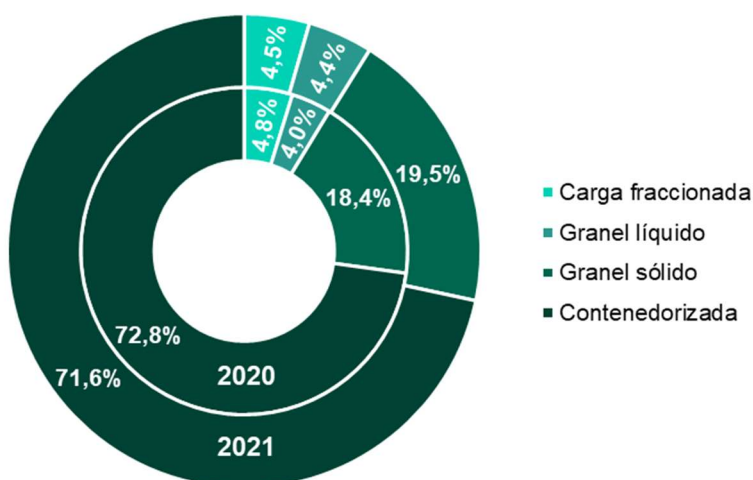


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 71,6% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 19,5%, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga fraccionada y la carga a granel líquido, durante el 2021 estas representaron el 4,5% y 4,4%. Cabe indicar que dicha composición guarda relación con las participaciones observadas en el año 2020.

GRÁFICO 10 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2020 y 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

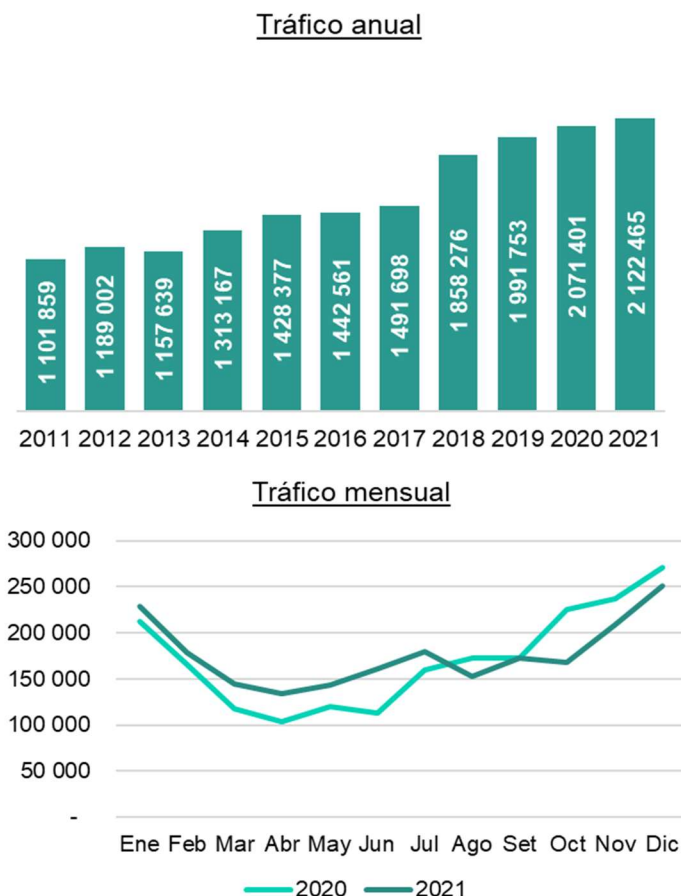
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Carga contenedorizada

52. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2021 por el TPP ascendió a 2,122 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 2,5% respecto de lo registrado en el 2020, ello en línea con la tendencia histórica observada en este tipo de carga que se ha mantenido en ascenso desde inicio de concesión, presentado un crecimiento promedio anual de 6,8%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TPP durante el periodo 2011 – 2021.

GRÁFICO 11 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2021
(En toneladas métricas)



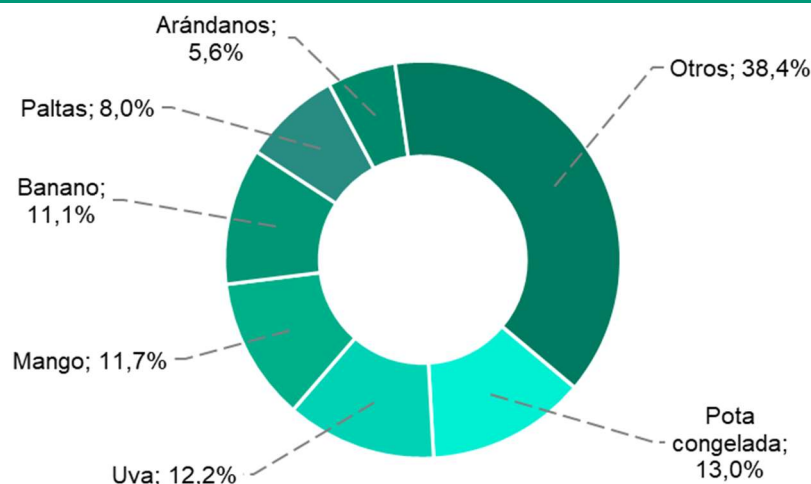
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2021 se concentró mayormente en las operaciones de embarque, con alrededor del 88,0%, en tanto que las operaciones de descarga, transbordo y cabotaje representaron el 11,4%, 0,1% y 0,5% de la carga movilizada, respectivamente.
54. Asimismo, en cuanto a los productos movinizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: pota congelada (13,0%), uva (12,2%), mango (11,7%), banano (11,1%), paltas (8,0%) y arándanos (5,6%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



GRÁFICO 12 Carga contenedorizada: productos movilizados, año 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. Por otro lado, durante el año 2021, en el TPP se movilizaron 175 471 contenedores, lo que muestra una reducción de 1,25% con relación al número de contenedores movilizados en el año 2020 (177 684). Entre tanto, en cuanto al número de TEUs movilizados, en el año 2021 se ha registrado el movimiento de 329 022 TEUs, esto es, 0,13% TEUs menos a los registrados en el año previo (329 446 TEUs).
56. En el siguiente cuadro se detalla la composición del tráfico de contenedores en el TPP, por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies. Al respecto, la mayor participación de contenedores se encuentra en las operaciones de embarque, principalmente los contenedores llenos de 40 pies, en tanto que en las operaciones de desembarque, el mayor volumen de contenedores corresponde a los vacíos de 40 pies, lo cual guarda relación con la participación de la carga contenedorizada descrita anteriormente.

CUADRO 6 Composición del tráfico de contenedores por tipo, año 2021
(En número de contenedores)

	Llenos		Vacíos		Total
	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	
Embarque	10 307	75 952	1 230	9 283	96 772
Desembarque	5 405	5 825	4 978	62 491	78 699
Total	15 712	81 777	6 208	71 774	175 471

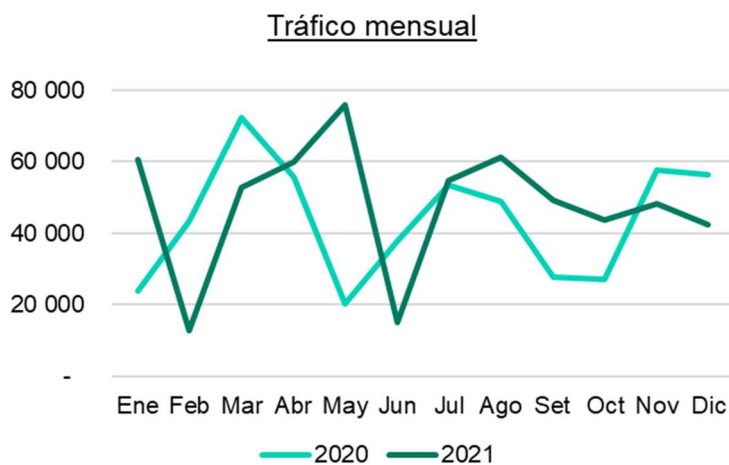
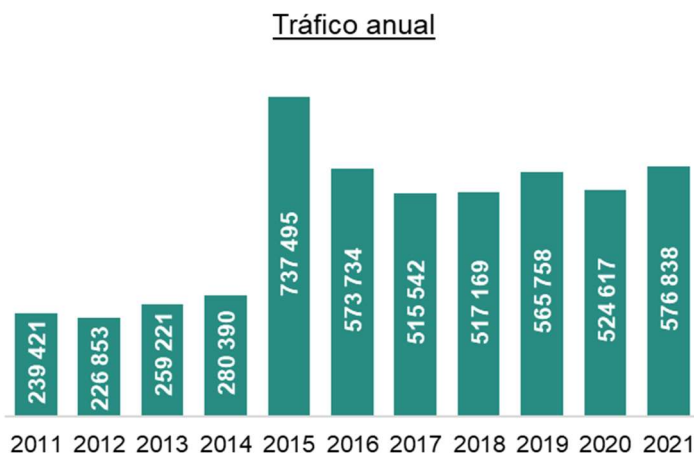
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga sólida a granel

57. Durante el año 2021, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TPP ascendió a 576 838 toneladas, lo cual representó un incremento del 10,0% respecto de lo registrado en el año previo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Al respecto, debemos indicar que la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizados durante el 2021 correspondieron a la importación desde el terminal.



GRÁFICO 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2021
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: sulfato de amonio (24,8%), escoria (22,3%), urea (20,9%) y trigo (13,6%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

GRÁFICO 14 Carga sólida a granel: productos movilizados, año 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)



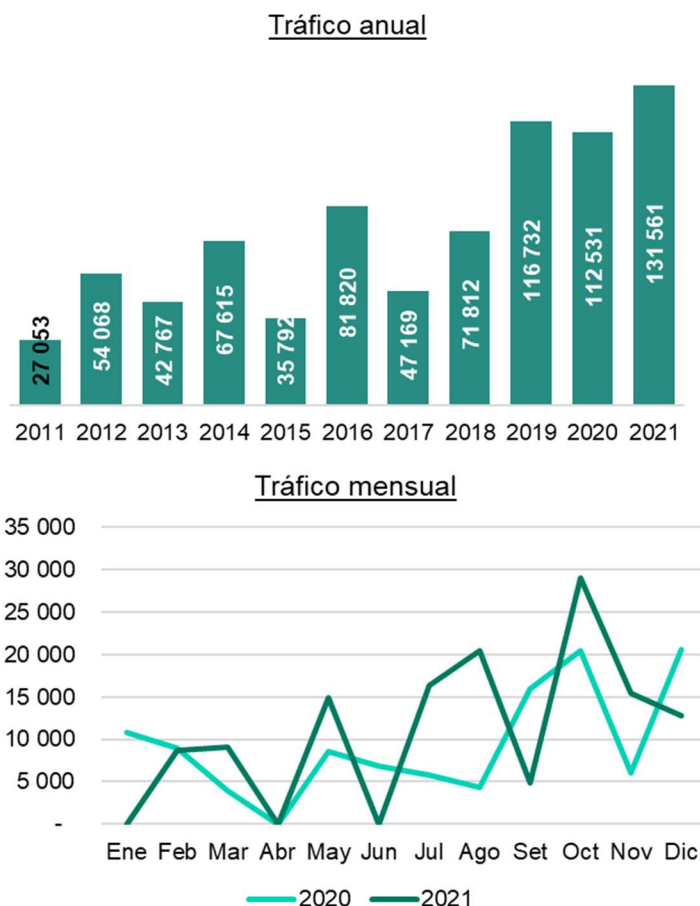
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Carga líquida a granel

59. En el 2021, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TPP ascendió a 131 561 toneladas, lo cual representó un incremento de 16,9% respecto de lo registrado en el 2020; no obstante, dicho nivel de carga se encuentra por encima de los volúmenes observados para este tipo de carga desde inicio de concesión, registrando una variación promedio anual de 17,1%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TPP durante el periodo 2011 – 2021

GRÁFICO 15 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2021
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: etanol (85,1%) y aceite de pescado (14,9%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



GRÁFICO 16 Carga líquida a granel: productos movilizados, año 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)



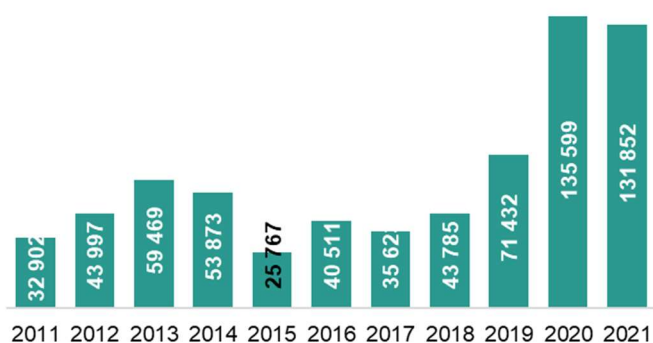
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga fraccionada

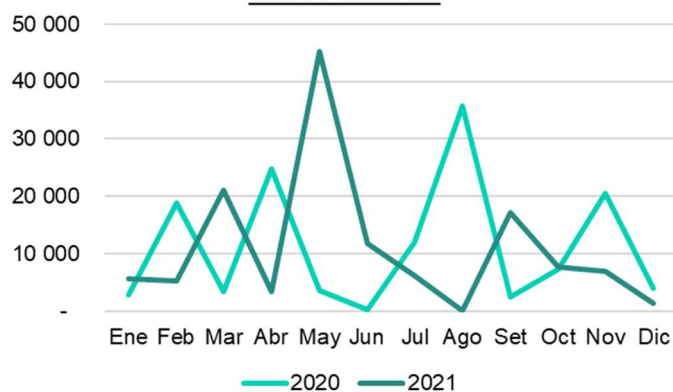
61. Durante el año 2021, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TPP ascendió a 131 852 toneladas, lo cual representó una reducción del 2,8% respecto de lo registrado en el 2020, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, los niveles registrados en el 2021 se encuentran muy por encima de los volúmenes registrados históricamente desde inicios de la concesión (con excepción del año 2020).

GRÁFICO 17 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2021
(En toneladas métricas)

Tráfico anual



Tráfico mensual



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



62. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: cemento en big bags (23,6%), varillas de hierro (19,5%), tuberías (17,5%) y sulfato de potasio (10,8%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

GRÁFICO 18 Carga fraccionada: productos movilizados, año 2021
(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

63. El Concesionario está facultado a cobrar tarifas por la prestación de los Servicios Estándar, las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y las tarifas ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica.
64. Las Tarifas para los Servicios Estándar del muelle espigón con las que inició operaciones el TPP estaban establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión; mientras que, las tarifas para los Servicio Estándar del Nuevo Muelles de Contenedores fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
65. De acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio $RPI - X$, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹⁷ de los EEUU.

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

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



66. El *RPI* es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (*X*) refleja las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y revisado cada 5 años.
67. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al *RPI* de los últimos doce meses y el factor de productividad (*X*) estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. Cabe señalar que, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el *RPI*¹⁸.
68. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión, el Ositrán realizó la primera revisión tarifaria por factor de productividad en el año 2019, luego de haber transcurrido cinco años de haberse iniciado la explotación del nuevo muelle de contenedores (2014). El 6 de noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán¹⁹ aprobó tanto el factor de productividad de -4,70%, aplicable a los servicios regulados en el TPP y vigente hasta el 2 de octubre de 2024, como la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP. Estos cambios se reflejaron en un nuevo conjunto de tarifas, que entraron en vigencia a partir del 4 de diciembre de 2019, para las canastas de servicios que se listan a continuación:

a) Canasta de servicios en función a la nave:

• **Servicios Muelle Espigón:**

- Servicio Estándar a la Nave
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada
- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel

• **Servicios Muelle de Contenedores:**

- Servicio Estándar a la Nave
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies
- Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies
- Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada
- Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel
- Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel

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

¹⁹ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN.



b) Canasta de servicios en función a la carga contenerizada:

- **Servicios Muelle Espigón:**
 - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
 - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies
- **Servicios Muelle de Contenedores:**
 - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
 - Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies

c) Canasta de servicios en función a la carga no contenerizada:

- **Servicios Muelle Espigón:**
 - Servicio Estándar a la carga fraccionada
 - Servicio Estándar a la carga sólida a granel
 - Servicio Estándar a la carga líquida a granel
- **Servicios Muelle de Contenedores:**
 - Servicio Estándar a la carga fraccionada
 - Servicio Estándar a la carga sólida a granel
 - Servicio Estándar a la carga líquida a granel

Tarifas vigentes durante el año 2021

69. De conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2021 – octubre 2022 fue de **+9,95%** ($RPI - X = 5,25\% - (-4,70\%)$)²⁰.
70. En ese sentido, en el mes de octubre de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad. En este nuevo tarifario se registraron las siguientes variaciones:
- Canasta de Servicios en función a la nave: +9,93477%
 - Canasta de Servicios en función a la carga contenedorizada: +9,94726%
 - Canasta de Servicios en función a la carga no contenedorizada: +9,94934%
71. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas aplicadas a los servicios regulados durante el año 2021, en comparación con el año anterior. Cabe precisar que la tarifa por el servicio de embarque y desembarque incluye: (i) el servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque, (ii) el servicio de manipuleo (en el área de almacenaje) para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y (iii) el servicio de pesaje.
72. Por su parte, la tarifa por el servicio estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

²⁰ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de agosto de 2021 ascendió a +5,25%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Agosto 2020	Agosto 2021	Var%
CPI	259,918	273,567	+5,25%



CUADRO 7 Tarifas máximas de los servicios regulados, años 2020 y 2021 (En USD, sin IGV)

	Unidad de medida	Version 15	Version 18
		Desde 03/10/2020	Desde 12/10/2021
I. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la Nave	US\$ / mLOA / hora	0,67	0,74
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	160,54	176,51
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	242,48	266,61
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	96,36	176,51
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	144,69	266,61
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	91,65	176,51
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	137,44	266,61
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	US\$ / TON	16,16	17,77
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	US\$ / TON	7,46	8,20
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	US\$ / TON	1,86	2,05
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la Nave	US\$ / mLOA / hora	1,17	1,28
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	142,96	157,18
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	180,05	197,96
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	134,86	157,18
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	169,86	197,96
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	134,86	157,18
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	169,86	197,96
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	US\$ / TON	15,49	17,07
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	US\$ / TON	7,13	7,84
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	US\$ / TON	1,79	1,97
II. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA CONTENEDORIZADA			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	160,54	176,51
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	242,48	266,61
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	142,96	157,18
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	180,05	197,96
III. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA NO CONTENEDORIZADA			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	US\$ / TON	16,16	17,77
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	US\$ / TON	7,46	8,20
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	US\$ / TON	1,86	2,05
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	US\$ / TON	15,49	17,07
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	US\$ / TON	7,13	7,84
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	US\$ / TON	1,79	1,97

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Cargos de acceso

73. El 25 de mayo de 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso del TPP, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados
74. Durante el año 2021, cuatro empresas brindaron el servicio de remolcaje en el TPP: (i) Ian Taylor Perú S.A.C, (ii) Trabajos Marítimos S.A., (iii) TRAMARSA Flota S.A. y (iv) PSA Marine S.A. Por otro lado, el servicio de practicaje fue brindado por tres empresas: (i) PSA Marine S.A., (ii) Agendal Perú S.A.C y (iii) Serpac Portuaria S.A.C.



CUADRO 8 Contratos de acceso vigentes en el año 2021			
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA
REMOLCAJE			
IAN TAYLOR PERU S.A.C	Contrato de Acceso	14/01/2019	14/01/2022
TRABAJOS MARITIMOS S.A.	Contrato de Acceso	14/01/2019	14/01/2022
TRAMARSA FLOTA S.A.	Contrato de Acceso	12/09/2019	14/01/2022
PSA MARINE S.A.	Contrato de Acceso	27/10/2021	27/10/2023
PRACTICAJE			
PSA MARINE S.A.	Contrato de Acceso	12/09/2019	14/01/2022
AGENDAL PERU S.A.C.	Adenda 1	30/06/2020	30/06/2021
SERPAC PORTUARIA S.A.C.	Adenda 1	12/09/2020	12/09/2021
	Adenda 2	13/09/2021	12/10/2022

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Servicios no regulados

75. Los servicios especiales no regulados son aquellos servicios adicionales a los servicios estándares antes descritos que el concesionario puede brindar en forma opcional a solicitud del cliente, cuyos términos y condiciones son libremente pactados con los correspondientes usuarios. Cabe señalar que en el Terminal Portuario de Paita todos los servicios especiales se encuentran no regulados, es decir, los usuarios deben pagar un precio que se establece libremente en el mercado.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

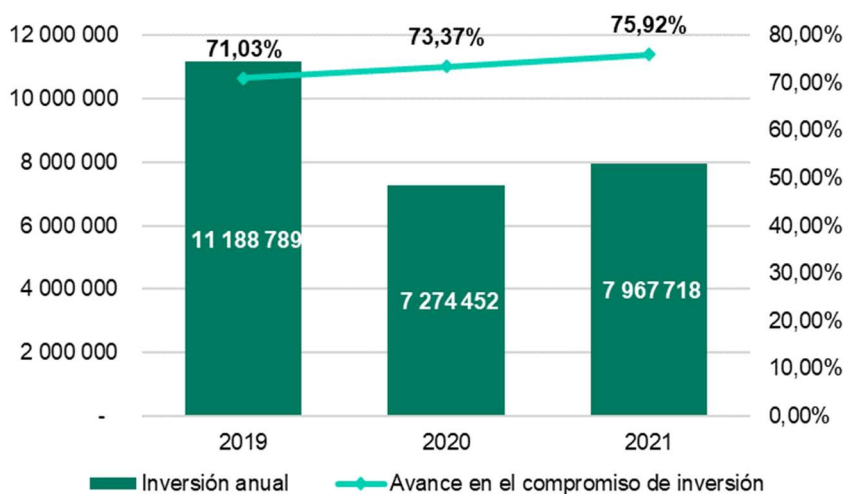
76. Como ha sido mencionado, el Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,636 millones (incl. IGV) y debe ser ejecutado en 4 etapas, monto que incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
77. La etapa I se inició el año 2012 y culminó tras 24 meses de ejecución de obras, en octubre del 2014 con la entrega oficial de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Acta de aprobación de Obras de la Primera Etapa. Esta etapa contempló la construcción de un nuevo Muelle de Contenedores con un amarradero de longitud mínima de 300 metros, un calado mínimo de -13 metros en el área de atraque, y un área de respaldo con patio de almacenamiento de 12,5 hectáreas.
78. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la etapa II de inversión se debe iniciar a partir de que se supere la demanda anual de 180 000 TEU. Al respecto, el Concesionario al término del año 2015 superó dicho umbral, al movilizar 210 mil TEU. Por lo tanto, el Concesionario inició las obras que conciernen a dicha etapa.
79. Con relación a la etapa III, el Contrato de Concesión señala que esta se activa cuando se supere la demanda anual de 300 000 TEU. Al respecto, durante el año 2020 el TPP movilizó 329 446 TEU, lo cual activa la obligación de ejecutar la tercera etapa.
80. Durante el año 2021, TPE ejecutó inversiones por un monto de USD 7,968 millones, monto 9,5% superior a lo registrado en 2020. Sobre el particular, se ejecutaron las Obras Adicionales: "Ampliación de 60 metros en muelle Marginal", "Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS y 4 Grúas RTG del Terminal Portuario de Paita", "Adquisición de una (01) Unidad vehicular para el Traslado Interno dentro de las Instalaciones del Terminal Portuario de Paita", "Portal Web para el Requerimiento de Servicios, Control Vehicular de



carga y Citas”, “Sistema Móvil de Contención de Derrames del Terminal Portuario de Paita”, “Adquisición de Un (01) UPS para el edificio Operativo del Terminal Portuario de Paita” y “Adquisición de Una (01) Plataforma de Tijeras Eléctrica para el Terminal Portuaria de Paita”. Asimismo, a partir del 01 de diciembre de 2021 se inició la ejecución de la obra “Reforzamiento del Muelle Espigón Existente” correspondiente a la Etapa 3 de las Inversiones Obligatorias.

81. Al cierre del año 2021, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 236,609 millones, lo cual representó un avance de 75,92% en el total comprometido total de inversión. Así, se han culminado las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a las etapas I y II del proyecto.

GRÁFICO 19 Inversiones en el TPP, periodo 2019 – 2021
(En millones de USD, incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

82. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario de Paita. El pago por el concepto de retribución representa el 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, más un importe anual de USD 196 000 en cumplimiento de la tercera cláusula de la Adenda N°1 al Contrato de Concesión.
83. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Cabe señalar que, dicho porcentaje está determinado en el artículo N° 14 de la Ley 26917.



84. En el año 2021, los pagos realizados por el Concesionario al Estado ascendieron a S/ 7,618 millones, lo cual mostró un incremento de 25,2% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7% de los pagos realizados en el año 2021 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3% corresponde al aporte por regulación.

CUADRO 9 Pagos al Estado, 2019 – 2021 (En soles)			
Concepto	2019	2020	2021
Pago de retribución (APN)	3 300 919	4 057 531	5 078 835
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 650 458	2 028 767	2 539 318
Total	4 951 377	6 086 298	7 618 153

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

85. Durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el TPP ascendió a 21 ocurrencias, lo cual representó un incremento respecto al año anterior (15 ocurrencias). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2021, siendo estos únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

CUADRO 10 Accidentes reportados en el terminal, año 2021 (Expresado en número de ocurrencias)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	0	-	0	0	0
Febrero	0	-	0	0	0
Marzo	2	B	2	0	0
Abril	1	B	1	0	0
Mayo	1	B	1	0	0
Junio	3	B	3	0	0
Julio	4	B	4	0	0
Agosto	2	B	2	0	0
Setiembre	5	B	5	0	0
Octubre	2	B	2	0	0
Noviembre	1	B	1	0	0
Diciembre	0	-	0	0	0
Acumulado	21		21	0	0

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

86. Durante el año 2021 se presentaron 9 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó una reducción de 29% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2020 (7 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el primer semestre de 2021 (7 reclamos), tal como se detalla en el siguiente cuadro.



CUADRO 11 Reclamos presentados, año 2021 (Expresado en número de reclamos)						
Mes	Indicador por estado situacional					Total de reclamos
	En proceso	Fundados	Infundados	Desistimiento	Apelado ante OSITRAN	
Enero	0	0	0	0	0	0
Febrero	0	0	2	0	0	2
Marzo	0	0	0	0	2	2
Abril	0	0	0	0	0	0
Mayo	0	0	1	0	0	1
Junio	0	1	0	1	0	2
Julio	0	0	0	0	0	0
Agosto	0	2	0	0	0	2
Setiembre	0	0	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0	0	0
Total	0	3	3	1	2	9

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2021, se puede observar que el 33,3% de estos fueron declarados fundados, presentándose una participación similar en el número de reclamos que fueron declarados infundados (33,3%), mientras que el 22,2% fueron apelados ante el Ositrán y el 11,1% presentaron un desistimiento. Cabe añadir que, al cierre del 2021, no hubo reclamos en proceso de atención.
88. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2021 se observa que el 55,6% de los reclamos estuvieron relacionados con la facturación o cobro por los servicios, mientras que el 44,4% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, tal como se aprecia en el siguiente cuadro.

CUADRO 12 Reclamos según materia, año 2021 (Expresado en número de reclamos)			
Mes	Materia del reclamo		Total de reclamos
	Facturación o cobro	Daños o Pérdidas en perjuicio de los usuarios	
Enero	0	0	0
Febrero	1	1	2
Marzo	1	1	2
Abril	0	0	0
Mayo	0	1	1
Junio	2	0	2
Julio	0	0	0
Agosto	1	1	2
Setiembre	0	0	0
Octubre	0	0	0
Noviembre	0	0	0
Diciembre	0	0	0
Total	5	4	9

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII. ESTADOS FINANCIEROS

89. En el marco de la pandemia del COVID - 19, el informe de dictamen de auditores a los estados financieros del ejercicio 2021 indica que tras la evaluación de los impactos en los estados financieros, relacionados con las acciones de respuesta a la pandemia que han sido ejecutadas durante el 2021 y 2020, no se han identificado efectos significativos, según lo establecido por las Normas Internacionales de Información Financiera y su impacto tributario. En tal sentido, la compañía ha continuado implementando las medidas que ha considerado necesarias y convenientes para la continuidad operacional, a la vez de velar por la seguridad y salud de todos los colaboradores para el control del COVID - 19.

VII.1. Resultados Financieros

90. Para el año 2021, los ingresos facturados por el Concesionario (ingresos a la carga e ingresos a la nave) por la prestación de servicios alcanzaron los USD 65,7 millones, monto mayor en USD 6,1 millones (10,3%) respecto a los ingresos obtenidos en 2020. Dicho incremento se explica principalmente por un incremento de USD 3 millones (10,2%) del servicio de manipuleo, el cual representa el 56,5% de los ingresos totales, y un aumento de USD 2,1 millones (22,9%) del servicio de suministro de energía, que representa el 16,9% de los ingresos totales.

CUADRO 13						
Ingresos Facturados, 2020 - 2021						
(En miles de dólares)						
	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
A la carga	62 374	56 624	95,0%	95,1%	10,2%	5 750
Manipuleo	37 121	34 136	56,5%	57,3%	8,7%	2 985
Servicios portuarios	13 691	13 123	20,8%	22,0%	4,3%	568
Suministro de energía	11 094	9 027	16,9%	15,2%	22,9%	2 067
Almacenaje	378	274	0,6%	0,5%	38,0%	104
Alquiler de equipos	90	64	0,1%	0,1%	40,6%	26
A la nave	3 297	2 941	5,0%	4,9%	12,1%	356
Amarradero	1 755	1 600	2,7%	2,7%	9,7%	155
Movilización de carga	927	950	1,4%	1,6%	-2,4%	(23)
Otros servicios	615	391	0,9%	0,7%	57,3%	224
Total	65 671	59 565	100,0%	100,0%	10,3%	6 106

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. Cabe mencionar que, del total de ingresos generados por los servicios prestados en 2021, el 95,0% correspondió a ingresos por servicios a la carga y 5,0% a ingresos por servicios a la nave.

VII.2. Estado de Resultados Integrales

92. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2021 y 2020 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2021 y 2020 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2021.



CUADRO 14
Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2021
(En miles de dólares)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos por prestación de servicios portuarios	44 156	38 831	70,8%	100,0%	13,7%	5 325
Servicios de construcción	18 246	-	29,2%	0,0%	-	18 246
Ingresos de actividades ordinarias	62 402	38 831	100,0%	100,0%	60,7%	23 571
Costos por prestación de servicios portuarios	19 272	16 210	30,9%	41,7%	18,9%	3 062
Prestación de servicios de construcción	18 173	-	29,1%	0,0%	-	18 173
Utilidad bruta	24 957	22 621	40,0%	58,3%	10,3%	2 336
Gastos de administración	5 048	5 251	8,1%	13,5%	-3,9%	(203)
Otros ingresos	407	139	0,7%	0,4%	192,8%	268
Utilidad operativa	20 316	17 509	32,6%	45,1%	16,0%	2 807
Ingresos financieros	11 041	13 630	17,7%	35,1%	-19,0%	(2 589)
Gastos financieros	10 428	11 272	16,7%	29,0%	-7,5%	(844)
Utilidad antes de impuesto a la renta	20 929	19 867	33,5%	51,2%	5,3%	1 062
Impuesto a la renta	9 782	7 861	16%	20%	24,4%	1 921
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	11 147	12 006	18%	31%	-7,2%	(859)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

93. El estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias se componen de ingresos por prestación de servicios portuarios e ingresos por servicios de construcción, este último es un concepto introducido en el 2021 a partir del inicio de la Fase 3²¹ de la ejecución de las obras de infraestructura portuaria. En ese sentido, para el ejercicio del año 2021, los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 44,2 millones²², registrándose un incremento de USD 5,3 millones (13,7%) respecto al ejercicio 2020, mientras que los ingresos por servicio de construcción alcanzaron los USD 18,2 millones. Por otro lado, los costos por prestación de servicios portuarios se incrementaron en USD 3,1 millones (18,9%), alcanzando los USD 19,3 millones, y se registraron USD 18,2 millones de costos por prestación de servicios de construcción. En consecuencia, la utilidad bruta ascendió a USD 25 millones, monto mayor en 10,3% respecto al ejercicio del 2020 y que representa el 40,0% de los ingresos de actividades ordinarias.
94. Los gastos de administración se redujeron en USD 203 mil (-3,9%), disminuyendo su participación de 13,5% en el 2020 a 8,1% de los ingresos de las actividades ordinarias en el 2021, aunado al aumento de la utilidad bruta (10,3%), ha permitido obtener una utilidad operativa de USD 20,3 millones, representando un incremento de USD 2,8 millones (16,0%) respecto al ejercicio 2020.
95. Respecto a los ingresos financieros, durante el ejercicio 2021 ascendieron a USD 11,0 millones, lo que supone una disminución de USD 2,6 millones (-19,0%) respecto al ejercicio 2020; con relación a los gastos financieros, en el ejercicio 2021 ascendieron a USD 10,4 millones lo que supone una reducción de USD 844 mil (-7,5%) respecto al año anterior. Por lo que, considerando el incremento de 16,0% de la utilidad operativa, se obtuvo una utilidad neta de USD 11,1 millones, que representa una disminución de USD 859 mil (-7,2%) respecto a la correspondiente al ejercicio 2020.

²¹ La Fase 3 de la ejecución de las obras de infraestructura portuaria comprende el 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 TEUs por año, según lo explicado en el apartado de Antecedentes y Actividad económica del informe de auditoría.

²² Los ingresos por servicios portuarios resultan de restar a los ingresos facturados (ingresos por servicios a la carga más ingresos por servicios a la nave) los servicios portuarios imputados a activos financieros de la concesión por aplicación del IMAG, de acuerdo a lo explicado en la nota 3F del informe de auditoría.



96. En el 2021, los ingresos por la prestación de servicios portuarios alcanzaron los USD 44,2 millones, un 13,7% mayor a los USD 38,8 millones reportados en el 2020²³. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de ingresos correspondientes a los servicios portuarios considerando el tipo de servicio:

CUADRO 15						
Ingresos por Servicios Portuarios, 2020 - 2021						
(En miles de dólares)						
	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
A la carga	62 374	56 624	95,0%	95,1%	10,2%	5 750
Manipuleo	37 121	34 136	56,5%	57,3%	8,7%	2 985
Servicios portuarios	13 691	13 123	20,8%	22,0%	4,3%	568
Suministro de energía	11 094	9 027	16,9%	15,2%	22,9%	2 067
Almacenaje	378	274	0,6%	0,5%	38,0%	104
Alquiler de equipos	90	64	0,1%	0,1%	40,6%	26
A la nave	3 297	2 941	5,0%	4,9%	12,1%	356
Amarradero	1 755	1 600	2,7%	2,7%	9,7%	155
Movilización de carga	927	950	1,4%	1,6%	-2,4%	(23)
Otros servicios	615	391	0,9%	0,7%	57,3%	224
Total	65 671	59 565	100,0%	100,0%	10,3%	6 106
Servicios portuarios imputados a activos financieros de la concesión por aplicación del IMAG	(21 515)	(20 734)			3,8%	(781)
Total ingresos por prestación de servicios portuarios	44 156	38 831			13,7%	5 325

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

97. En lo que respecta a los ingresos por servicios portuarios, los ingresos por servicios a la carga representaron el 95,0% con ingresos por USD 62,4 millones (USD 56,6 millones para el 2019), de los cuales el mayor ingreso fue producto del manipuleo de carga con USD 37,1 millones, el cual representa el 56,5% de los ingresos a la carga y a la nave.
98. En cuanto a los servicios a la nave, en el ejercicio 2021, estos ascendieron a USD 3,3 millones, representando el 5,0% de los ingresos totales, habiendo registrado un incremento de 12,1% con relación al año anterior (USD 2,9 millones para el 2020). El principal servicio a la nave es el uso de amarradero, el cual representó el 53,2% del total de ingresos por servicios a la nave generados en 2021 (USD 1,8 millones).
99. Sobre los costos de servicios portuarios, estos tuvieron incremento en el periodo, al pasar de USD 16,2 millones a USD 19,3 millones, lo que supone un incremento de USD 3,1 millones (18,9%); en tal sentido, la participación de los costos de operación y mantenimiento como porcentaje de los ingresos por actividades ordinarias disminuyó, al pasar de 41,7% en el ejercicio 2020 a 30,9% en el ejercicio 2021.
100. En el cuadro siguiente se presenta el detalle de los costos de los servicios de operación y mantenimiento entre los años 2021 y 2020. Como se puede apreciar, todos los componentes de dichos costos se incrementaron durante 2021. Siendo las partidas de servicios prestados por terceros y cargas de personal las que más aumentaron, pues pasaron de USD 4,6 millones y USD 2,3 millones a USD 5,5 millones (17,4%) y USD 3,1 millones (34,3%), respectivamente.

²³ Cabe mencionar que, los ingresos reportados en el Estado Financiero son ajustados por los servicios portuarios imputados a activos financieros de la Concesión por aplicación del IMAG. Así, durante el año 2021, el IMAG devengado ascendió a USD 21,5 millones; mientras que durante 2020 ascendió a USD 20,7 millones. Dichos montos se acreditan como ingresos por intereses en el rubro de "Ingresos financieros" del estado de resultados integrales, y se reconocen como una reducción en los ingresos por servicios.



CUADRO 16
Costos por Servicio de Operación y Mantenimiento, 2020 - 2021
(En miles de dólares)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicios prestados por terceros	5 451	4 645	28,3%	28,7%	17,4%	806
Cargas de personal	3 129	2 330	16,2%	14,4%	34,3%	799
Asesorías permanentes	2 400	2 000	12,5%	12,3%	20,0%	400
Amortización	2 341	2 108	12,1%	13,0%	11,1%	233
Consumo de suministros	2 310	1 962	12,0%	12,1%	17,7%	348
Aporte por retribución	1 510	1 381	7,8%	8,5%	9,3%	129
Aporte por regulación	657	593	3,4%	3,7%	10,8%	64
Depreciación	330	228	1,7%	1,4%	44,7%	102
Otros gastos	1 144	963	5,9%	5,9%	18,8%	181
Total	19 272	16 210	100,0%	100,0%	18,9%	3.062

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

101. Al respecto de los gastos administrativos, estos se redujeron en USD 203 mil (-3,9%) con respecto al ejercicio anterior, pasando de USD 5,3 millones a USD 5,0 millones. En el siguiente cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2021 y 2021:

CUADRO 17
Gastos Administrativos, 2020 - 2021
(En miles de dólares)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas de personal	2 090	2 569	41,4%	48,9%	-18,6%	(479)
Servicios prestados por terceros	1 859	1 543	36,8%	29,4%	20,5%	316
Consumo de suministros	191	116	3,8%	2,2%	64,7%	75
Depreciación	176	178	3,5%	3,4%	-1,1%	(2)
Otros gastos	732	845	14,5%	16,1%	-13,4%	(113)
Total	5 048	5 251	100,0%	100,0%	-3,9%	(203)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

102. Los principales componentes de los gastos administrativos fueron las partidas de cargas de personal, representando el 41,4% de los gastos de administración, y servicios prestados por terceros, con 36,8% del total, alcanzando los USD 2,1 millones y USD 1,9 millones, respectivamente.

103. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que la empresa ha obtenido una utilidad neta positiva de USD 11,1 millones, lo que supone una disminución de USD 859 mil, y que significa un desempeño ligeramente inferior al obtenido en el ejercicio anterior, lo cual es explicado principalmente por una mejora en la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, habiendo incrementado su utilidad bruta y utilidad operativa en 10,3% y 16,0%, respectivamente, pero con menores ingresos financieros y un mayor pago de impuestos a las ganancias.



VII.3. Estado de Situación Financiera

104. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera para los años 2021 y 2020.

CUADRO 18					
Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021					
(En miles de dólares)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	84 939	70 534	PASIVO CORRIENTE	18 464	14 393
Efectivo y equivalente de efectivo	14 613	14 976	Cuentas por pagar comerciales	5 911	1 823
Cuentas por cobrar comerciales	5 081	5 773	Retribuciones por pagar	245	245
Fondos restringidos	59 142	44 770	Tributos por pagar	2 055	2 016
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	2 067	2 152	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	3 066	2 806
Otras cuentas por cobrar	2 352	1 340	Intereses por pagar	2 052	2 103
Inventarios	1 684	1 523	Otras cuentas por pagar	2 218	1 794
			Préstamos y obligaciones	2 917	3 606
			PASIVO NO CORRIENTE	114 409	113 475
			Préstamos y obligaciones	96 114	97 831
			Pasivo por impuesto diferido	18 295	15 644
ACTIVO NO CORRIENTE	180 255	178 508	TOTAL PASIVO	132 873	127 868
Activo financiero de la concesión	135 258	139 375			
Activo intangible de la concesión	43 217	37 298	PATRIMONIO NETO	132 321	121 174
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 747	1 795	Capital emitido	54 948	54 948
Otros activos	33	40	Reserva legal	6 941	5 740
			Otras reservas	1 327	1 327
			Resultados acumulados	69 105	59 159
TOTAL ACTIVO	265 194	249 042	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	265 194	249 042

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



CUADRO 19
Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021
(En miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	32%	28%	20%	PASIVO CORRIENTE	7%	6%	28%
Efectivo y equivalente de efectivo	6%	6%	-2%	Cuentas por pagar comerciales	2%	1%	224%
Cuentas por cobrar comerciales	2%	2%	-12%	Retribuciones por pagar	0%	0%	0%
Fondos restringidos	22%	18%	32%	Tributos por pagar	1%	1%	2%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1%	1%	-4%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1%	1%	9%
Otras cuentas por cobrar	1%	1%	76%	Intereses por pagar	1%	1%	-2%
Inventarios	1%	1%	11%	Otras cuentas por pagar	1%	1%	24%
				Préstamos y obligaciones	1%	1%	-19%
				PASIVO NO CORRIENTE	43%	46%	1%
				Préstamos y obligaciones	36%	39%	-2%
				Pasivo por impuesto diferido	7%	6%	17%
ACTIVO NO CORRIENTE	68%	72%	1%	TOTAL PASIVO	50%	51%	4%
Activo financiero de la concesión	51%	56%	-3%	PATRIMONIO NETO	50%	49%	9%
Activo intangible de la concesión	16%	15%	16%	Capital social	21%	22%	0%
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	1%	-3%	Reserva legal	3%	2%	21%
Otros activos	0%	0%	-18%	Otras reservas	1%	1%	0%
				Resultados acumulados	26%	24%	17%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	6%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

105. Con relación a la evolución de las cuentas, se observa que entre 2021 y 2020 los activos totales han aumentado. Esto se explica principalmente por el incremento de USD 14,4 millones (20,4%) en el activo corriente, debido a los mayores niveles de fondos restringidos (que pasaron de USD 44,8 millones a USD 59,1 millones)²⁴. Asimismo, el activo no corriente aumentó en USD 1,8 millones (1%), principalmente debido al aumento de USD 5,9 millones (15,9%) del activo financiero de la concesión, acompañado de la reducción del activo financiero de la concesión en USD 4,1 millones (3%).
106. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2021, el pasivo total ascendió a USD 132,9 millones, lo que supone un aumento de USD 5 millones (3,9%), el cual se explica principalmente por el incremento del pasivo corriente (cuentas por pagar comerciales). Los pasivos corrientes ascendieron a USD 18,5 millones, representando una expansión de USD 4,1 millones (28,3%) respecto al ejercicio 2020, principalmente explicado por el crecimiento de USD 4,1 millones (224%) en las cuentas por pagar comerciales. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) aumentaron en USD 934 mil (1%), al pasar de USD 113,5 millones en el ejercicio 2021 a USD 114,4 millones en el ejercicio 2021.
107. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 132,3 millones en el ejercicio 2021, representando un incremento de 9,2% respecto al ejercicio del año anterior,

²⁴ Los fondos restringidos corresponden al fideicomiso no discrecional suscrito con el Citibank del Perú S.A., (USD 44,8 millones) como resultado del financiamiento obtenido en el exterior a través de la colocación de Bonos Corporativos. El movimiento de este fideicomiso está sujeto a las valorizaciones por el avance de las inversiones obligatorias que se completaron al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 y al contrato de fideicomiso suscrito con el banco Scotiabank S.A. por la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, por las inversiones adicionales.



explicado principalmente al aumento de los resultados acumulados de la empresa en USD 9,9 millones (16,8%).

108. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2020, la situación financiera de la empresa supone una reducción de la solvencia, esta situación se debe principalmente a que en el ejercicio 2021 ha aumentado el pasivo total, en específico debido a un incremento de las cuentas por pagar comerciales.

VII.4. Ratios Financieros

a) Ratios de liquidez

109. En los ejercicios 2021 y 2020, la empresa presenta la mayoría de los ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁵, prueba ácida²⁶ y liquidez absoluta²⁷, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente) en caso de exigibilidad.
110. Los ratios de liquidez del ejercicio 2021 indican una menor capacidad de la empresa para respaldar sus pasivos de corto plazo, respecto al ejercicio 2020. Así, los ratios de liquidez clásica disminuyeron de 4,90 a 4,60, los ratios de prueba ácida disminuyeron de 4,79 a 4,51 y los ratios de liquidez absoluta se redujeron al pasar de 1,04 a 0,79. Esta situación se debe principalmente a un incremento en el pasivo corriente, en particular al aumento de las cuentas por pagar comerciales.

CUADRO 20		
Ratios de Liquidez, 2020 - 2021		
Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	4,60	4,90
Prueba ácida	4,51	4,79
Liquidez absoluta	0,79	1,04

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b) Ratios de endeudamiento financiero

111. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁸, Endeudamiento del Activo²⁹, e Índice de Solvencia³⁰, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que en términos de la Calidad de la Deuda³¹, se evidencia en términos relativos un incremento del pasivo corriente en el ejercicio 2021.
112. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2021 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 1 de deuda, se observa con ello una disminución en la relación recursos de terceros vs recursos propios de la empresa, dado que en el ejercicio 2020 dicho ratio fue de 1,1.
113. El ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio del año anterior, así, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 50,1% por el pasivo total. En el ejercicio 2020 el valor de este ratio es de 51,3%, denotando una reducción en la estructura de financiamiento del activo total.

²⁵ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁶ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁷ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³¹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.



114. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 13,9% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 11,5% en el ejercicio 2019, lo cual refleja que la empresa ha aumentado su endeudamiento de corto plazo.
115. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 2,0 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2020 este indicador fue de 1,9, con lo cual se concluye que en el 2021 la empresa aumentó la relación activo total sobre pasivo total.

CUADRO 21
Ratios de Endeudamiento, 2020 - 2021

Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	1,0	1,1
Endeudamiento del Activo	50,1%	51,3%
Calidad de la Deuda	13,9%	11,3%
Índice de Solvencia	2,0	1,9

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c) Ratios de rentabilidad

116. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³² ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2021 asciende a 40,0% y en el ejercicio 2020 fue de 58,3%. Respecto al margen operativo³³, este fue de 45,1% en el 2020 disminuyendo a 32,6% en el 2021. Estos resultados se explican debido a la incorporación de la partida de ingresos por servicios de construcción en el 2021, que incrementó significativamente los ingresos por actividades ordinarias. Por otro lado, el margen neto³⁴ disminuyó entre el 2020 (30,9%) y el 2021 (17,9%). Este indicador muestra que en 2021 que por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene USD 17,9 de utilidad neta (USD 30,9 en 2020), esta disminución se explica principalmente por la reducción de los ingresos financieros del ejercicio 2021.
117. El margen EBITDA³⁵ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2021 el margen de EBITDA es de 37,1%, y en el ejercicio 2020 es de 51,6%, resultados que se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Operativo de dichos periodos.
118. El ROE³⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 se obtuvo un menor desempeño respecto al ejercicio 2020, puesto que en el 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 8,4 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio anterior por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo USD 9,9 de utilidad neta. La reducción del valor de este indicador se debe principalmente a la disminución de la utilidad neta.
119. De la misma forma, el ROA³⁷ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también ha disminuido, puesto que pasó de 4,8% en 2020 a 4,2%

³² Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³⁵ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



en el 2021, explicándose por la menor utilidad neta y el aumento del activo total, especialmente el activo corriente.

CUADRO 22
Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	40,0%	58,3%
Margen Operativo	32,6%	45,1%
Margen Neto	17,9%	30,9%
Margen EBITDA	37,1%	51,6%
ROE	8,4%	9,9%
ROA	4,2%	4,8%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII. CONCLUSIONES

120. El informe de desempeño del año 2021 para la Concesión del Terminal Portuario de Paita presenta las siguientes conclusiones:

- (i) El TPP atendió un total 492 naves durante 2021, lo que representó una reducción del 11,2% con respecto a las naves atendidas en el año 2020. En contraste, se movilizó un total de 2,963 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 4,2% respecto al nivel del año anterior (2,844 millones).
- (ii) Respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 71,6% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 19,5%. Asimismo, en cuanto a la carga fraccionada y la carga a granel líquido, estas representaron el 4,5% y 4,4%. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2021, el 67,5% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 32,0% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga destinada a la exportación, en contraste al menor volumen de carga ingresando al país a través de dicho terminal.
- (iii) Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2021 – octubre 2022 fue de +9,95%. Así, en octubre de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios en función a la nave (+9,93477%), ii) Servicios en función a la carga contenedorizada (+9,94726%) y iii) Servicios en función a la carga no contenedorizada (+9,94934%).
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2021 se contaban con siete (7) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.
- (v) Respecto a las inversiones en el TPP, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 7,968 millones, monto 9,5% superior a lo registrado en 2020; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 236,609 millones, representando un porcentaje de avance del 75,92% del compromiso de inversión de TPE.



- (vi) Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2021, TPE realizó pagos por un total de S/ 7,618 millones, lo cual mostró un incremento de 25,2% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7% de los pagos realizados en el año 2021 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3% corresponde al aporte por regulación.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 21 ocurrencias, representando un incremento respecto al año anterior (15 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 9 reclamos, de los cuales el 55,6% de los reclamos estuvieron relacionados con la facturación o cobro por los servicios, mientras que el 44,4% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (viii) Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó en 6% respecto al 2020, pasando de USD 249 millones a USD 265,2 millones.
- (ix) En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias, que se encuentran constituidos por los ingresos por prestación de servicios portuarios y por servicios de construcción, alcanzaron los S/ 62,4 millones durante 2021, lo que representa un aumento de 60,7% con relación al año anterior en que se registraron ingresos de S/ 38,8 millones. Cabe mencionar que, durante 2021, los ingresos por prestación de servicios portuarios se incrementaron 13,7%; mientras que los ingresos por servicios de construcción representaron el 29,2% de los ingresos.
- (x) Como resultado del incremento de los costos en menor proporción que los ingresos, se registró una utilidad bruta de S/ 25 millones, lo que significó un incremento de 10,3% con relación al año anterior (S/ 22,6 millones). No obstante, debido a un menor ingreso financiero en el 2021 de S/ 11 millones (S/ 13,6 millones en el 2020), la utilidad neta del ejercicio alcanzó un nivel de S/ 11,1 millones, lo que representó una reducción de 7,2% con relación al 2020.
- (xi) En relación a la liquidez de la empresa, todos sus índices mostraron una menor capacidad de la empresa para respaldar sus pasivos de corto plazo en relación al año previo, sin embargo esta dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente) en 4,6 veces. Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, es así que el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 2,0 de activo total, este índice es mayor al obtenido en el año 2020 (USD 1,9).



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paíta	Cláusula 2.1. y 2.4. (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente). 	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 10 de diciembre de 2010. <ul style="list-style-type: none"> - Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto. - Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato. - Incorporación de las cláusulas: 1.18.103., 1.18.104., 1.18.105. y 1.18.106. de la sección I; 9.3., 9.4., 9.5., 9.6., 9.7., y 9.8. de la sección IX; 11.19. de la sección XI; literales o) y p) de la cláusula 15.1.3.; el apéndice 2 del anexo 10; y, el anexo 23. 	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 13 000 000,00 (Trece Millones de Dólares)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades. ▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 millones. ▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 millones. ▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 millones. 	Cláusula 10.2. (p. 60)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.			
Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	<p>Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)</p>
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho de Concesión. • Ingresos de la Concesión, netos de Retribución, del aporte por regulación y de cualquier otro comprometido a entidades estatales. • Acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 10.3. (p. 68)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversiones mínimas: USD 125,4 millones ▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión total: USD 311,6 millones 	Propuesta técnica (Folio 069) Anexo 16
13	Obras a ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13 m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.</p> <p><u>Etapa 2:</u> Equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 3:</u> Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 4 y siguientes:</u> que comprenderán las obras de inversión adicional y otras que el concesionario estime necesarias para la operación del Terminal.</p>	Cláusula 6.4 (p. 43)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.			
Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras mínimas.	Cláusula 6.35. (p. 50)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 1 000 y USD 500 000). ▪ Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000) ▪ Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000) ▪ Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000) ▪ Explotación de la Concesión: (entre USD 1 000 y 1 UIT) ▪ Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000) ▪ Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro) ▪ Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 1 000 y USD 3 000) 	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)
17	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Término por Vencimiento del Plazo. ▪ Término por Mutuo Acuerdo. ▪ Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. ▪ Término por incumplimiento del Concedente. ▪ Término por decisión unilateral del Concedente. ▪ Término por fuerza mayor o caso fortuito. ▪ Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 88)
18	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a 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. ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. ▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.23. (p. 58)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.			
Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	<p>Cláusula 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75)</p>
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del concedente de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.16. y siguientes. ▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	<p>Cláusula 8.14. (p. 54)</p>
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo de Espera de la Nave</u>: El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paíta no deberá exceder de cuatro (04) horas. ▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. ▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Muelle Espigón existente serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para naves full Container: 20 contenedor/hora-grúa • Para naves portacontenedor con otras cargas: 14 contenedor/hora-grúa <p>Los rendimientos de embarque/descarga de contenedores en el Nuevo muelle de contenedores serán en promedio trimestral:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para naves full Container: 25 contenedor/hora-grúa • Para naves portacontenedor con otras cargas: 20 contenedor/hora-grúa <p>Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral:</p> <p>Muelle Espigón Existente (Hasta alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paíta):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roll on-Roll off: 110 t/h • Granel líquido: 120 t/h • Granel sólido: 200 t/h • Otras cargas: 80 t/h <p>Muelle Espigón Existente (A partir de alcanzar una demanda de 300 miles TEU en el TP. Paíta):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roll on-Roll off: 250 t/h • Granel líquido: 300 t/h • Granel sólido: 400 t/h 	<p>Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3</p>



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.			
Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> • Otras cargas: 150 t/h 	
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el regulador realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI-X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio. 	Cláusula 8.21. (p. 57)
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Internacional USD metro eslora-hora</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 1,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 0,55 ▪ En función a la carga: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Carga Rodante (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 40,00 - <u>Carga Fraccionada (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 13,00 - <u>Contenedor 20"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 120,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 130,00 - <u>Contenedor 40"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 151,43 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 195,00 - <u>Granel Sólido (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 6,00 - <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 1,50 	Anexo 5
24	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.22. (p. 58)



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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

a. Tráfico													
Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas (Alto Bordo)	Unidades	405	442	422	486	520	514	495	469	457	489	531	476
Carga total atendida	Toneladas	1 108 000	1 401 236	1 513 919	1 519 095	1 715 044	2 227 431	2 138 626	2 090 033	2 491 042	2 745 675	2 844 147	2 962 716
Carga por tipo de operación:													
Exportación	Toneladas	798 480	996 982	1 133 463	1 095 061	1 193 411	1 310 710	1 313 082	1 283 386	1 616 388	1 821 579	1 863 533	1 999 939
Importación	Toneladas	266160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749	813 169	775 025	865 380	920 134	971 693	948 703
Cabotaje	Toneladas	44 360 ^{al}	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322	7 019	19 385	5 081	74	6 436	10 485
Transbordo	Toneladas		469	200	3 569	1 039	1 592	5 340	17 826	2 649	3 888	2 485	3 590
Tránsito	Toneladas			70	206		57			246			
Carga por tipo de producto:													
Contenedorizada	Toneladas	787 390	1 111 602	1 157 766	1 157 766	1 313 186	1 428 377	1 442 570	1 491 912	1 858 357	1 991 753	2 071 401	2 122 465
Fraccionada	Toneladas	66 540	32 902	59 341	59 341	53 834	23 428	40 486	35 623	43 539	71 432	135 599	131 852
Graneles Líquidos	Toneladas	33 270	27 053	54 068	42 767	67 615	35 792	81 820	47 169	71 812	116 732	112 531	131 561
Graneles Sólidos	Toneladas	221 800	239 421	226 853	259 221	280 390	737 495	573 734	515 542	517 169	565 758	524 617	576 838
Rodante	Toneladas												
Contenedores (unidades)	Unidades	75 952	89 903	96 087	96 087	109 447	119 346	123 520	128 295	152 323	163 828	177 684	175 471
Contenedores (TEUs) ^{1/}	Unidades de TEUs	126 466	152 154	165751	165751	192 628	210 595	215 014	223 384	270 835	297 019	329 446	329 022

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Juan Martín Balberena Cabrera – Practica
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicant
Sadith Renojo Galvez – Practicante