

INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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 2019: 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 concesionadas, 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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 de la Empresa | 8 |
| I.2 Principales características del contrato de concesión | 8 |
| I.3 Área de Influencia..... | 11 |
| I.4 Principales Activos de la Concesión..... | 12 |
| I.5 Hechos Importantes | 14 |
| II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS | 14 |
| II.1. Servicios regulados | 15 |
| II.2. Servicios no regulados | 17 |
| III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS..... | 17 |
| III.1. Principales clientes | 17 |
| III.2. Evolución del tráfico de naves..... | 18 |
| IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS | 30 |
| IV.1. Servicios Regulados | 30 |
| IV.2. Cargos de acceso..... | 34 |
| IV.3. Servicios no regulados | 34 |
| V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO | 36 |
| V.1. Inversión ejecutada | 36 |
| V.2. Pagos al Estado | 37 |
| VI. RESULTADOS FINANCIEROS..... | 37 |
| VI.1.Estado de Resultados Integrales..... | 37 |
| VI.2.Estado de Situación Financiera | 39 |
| VI.3.Ratios Financieros | 40 |
| VII. CONCLUSIONES..... | 43 |
| Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión | 44 |
| Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A..... | 44 |
| Anexo N° 2: Resumen Estadístico | 50 |



CUADROS

| | |
|---|----|
| CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN..... | 9 |
| CUADRO N° 2 INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN | 10 |
| CUADRO N° 3: INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA..... | 10 |
| CUADRO N° 4: INFRAESTRUCTURA DE LA CONCESIÓN | 12 |
| CUADRO N° 5 INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO..... | 13 |
| CUADRO N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO | 13 |
| CUADRO N° 7: CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS | 15 |
| CUADRO N° 8: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR..... | 16 |
| CUADRO N° 9: CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2018-2019 | 18 |
| CUADRO N° 10: CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2018-2019..... | 18 |
| CUADRO N° 11: CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2018-2019..... | 24 |
| CUADRO N° 12: CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2018-2019..... | 25 |
| CUADRO N° 13: CARGA CONTENEDORIZADA:..... | 26 |
| CUADRO N° 14: POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2018-2019 | 29 |
| CUADRO N° 15: FACTOR DE PRODUCTIVIDAD CALCULADO | 31 |
| CUADRO N° 16: TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2018-2019..... | 33 |
| CUADRO N° 17 CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES | 34 |
| CUADRO N° 18: PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2019 | 35 |
| CUADRO N° 18: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2018-2019..... | 38 |
| CUADRO N° 20: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2018-2019..... | 39 |
| CUADRO N° 21: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2018-2019..... | 40 |
| CUADRO N° 22: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2018-2019..... | 41 |
| CUADRO N° 23: RATIOS DE RENTABILIDAD, 2018-2019..... | 42 |

GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| GRÁFICO N° 1: NAVES: ALTO Y BAJO BORDO, 2018-2019 | 19 |
| GRÁFICO N° 2: NAVES: FRECUENCIA MENSUAL, 2018-2019 | 19 |
| GRÁFICO N° 3: NAVES POR TIPO DE CARGA, 2018-2019..... | 20 |
| GRÁFICO N° 4: CARGA PROMEDIO DE LAS NAVES POR TIPO DE CARGA, 2018-2019..... | 20 |
| GRÁFICO N° 5: CARGA TOTAL, 2018-2019 | 21 |
| GRÁFICO N° 6: ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2018-2019 | 22 |
| GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2018-2019..... | 22 |
| GRÁFICO N° 8: CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2018-2019 | 23 |
| GRÁFICO N° 9: CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2018-2019 | 24 |
| GRÁFICO N° 10: TPE: CONTENEDORES MOVILIZADOS, 2018-2019..... | 25 |
| GRÁFICO N° 11: TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2019..... | 26 |
| GRÁFICO N° 12: TPE: TRÁFICO DE CONTENEDORES POR MUELLE, 2018-2019..... | 27 |
| GRÁFICO N° 13: TPE: CONTENEDORES POR OPERACIÓN Y MUELLE, 2018-2019..... | 27 |
| GRÁFICO N° 14: MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2018-2019 | 28 |
| GRÁFICO N° 15: MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2018-2019 | 28 |
| GRÁFICO N° 16: NIVEL DE INVERSIÓN REFERENCIAL 2010-2019* | 37 |



FIGURAS

| | |
|---|----|
| FIGURA N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE PAITA..... | 8 |
| FIGURA N° 2: GRÚAS EN LA TERMINAL PORTUARIO DE PAITA..... | 14 |
| FIGURA N° 3: CADENA LOGÍSTICA DE UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO | 15 |
| FIGURA N° 4: SERVICIOS ESPECIALES..... | 36 |



RESUMEN EJECUTIVO

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

El Terminal Portuario de Paita se encuentra bajo la administración de la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE o Concesionario) desde su entrega en concesión en marzo del año 2009. El proyecto es autosostenible, y tiene una vigencia de 30 años.

El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, distribuido en cuatro (4) etapas. Al cierre de 2019, la inversión total ejecutada asciende a USD 221,4 millones, lo cual representa un avance de 71,03% con relación al monto comprometido.

Actualmente, el terminal portuario cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores, el cual fue construido durante 24 meses entre octubre del 2012 y octubre del 2014, entrando en operaciones en dicho mes. El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores. Durante 2019, el 71,3% del total de contenedores se movilizó a través del Nuevo Muelle y el resto (29,7%) a través del Muelle Espigón.

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 OSITRAN 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. Respecto a las tarifas establecidas para el servicio de embarque y desembarque, estas se mantuvieron en niveles similares para todos los tipos de carga (contenedorizada y no contenedorizada).

Al respecto, cabe indicar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN, de fecha 6 de noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita. Este factor, cuyo valor es de -4,70%, estará vigente hasta el 2 de octubre de 2024. Asimismo, la mencionada resolución aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el Terminal Portuario de Paita.

Durante 2019, el TPE atendió un total 511 naves, lo que representó un crecimiento del 7,1% en relación al año anterior donde se atendieron 477 naves. Respecto al volumen de carga, el Concesionario movilizó un total de 2,7 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 10,1% respecto al nivel del año anterior (2,5 millones), explicándose en los crecimientos, tanto en la carga contenedorizada, como en la de granel sólido, que alcanzaron tasas del 7,2% y 9,3% respecto al año 2018, respectivamente.

Respecto al tráfico de naves según tipo de carga, las naves portacontenedores representaron el 74% del total de naves que atracaron en el terminal portuario en el 2019, seguidos de las naves de tipo granelero con 11,2%, distribución similar a la observada en el año 2018, en la que los portacontenedores, graneleros y otros, participaron con un 69,6%, 13,6% y 16,8%, respectivamente. Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representaron el 66,4%, las importaciones el 33,5% y en una pequeña proporción el movimiento de cabotaje, transbordo y tránsito con el 0,1%.

Los pagos efectuados por el Concesionario al Estado Peruano por concepto de retribución a la APN y aportes por regulación al OSITRAN, ascendieron a USD 1,72 millones, lo cual representó un incremento de 14,7% con relación al año anterior (USD 1,5 millones).

En lo que respecta al desempeño financiero, la empresa obtuvo una utilidad neta positiva de USD 9,8 millones, mejorando su resultado respecto al ejercicio anterior (USD 7,2 millones).



Esto se explica principalmente por una significativa reducción en sus resultados operativos, a partir de una mayor eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.

Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, debido a que en el ejercicio 2019 se ha incrementado el activo total con financiamiento de terceros y recursos propios, lo que permitió mantener estable el nivel de apalancamiento de la empresa. El financiamiento con recursos propios ha sido posible gracias a que la empresa obtuvo utilidades en el ejercicio 2019 y no efectuó pago de dividendos.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1 Composición de la Empresa

1. Terminales Portuarios Euroandinos Paita es una sociedad anónima peruana constituida el 24 de junio de 2009 para la adjudicación del contrato de concesión. TPE está conformada por las empresas Cosmos Agencia Marítima S.A.C. (subsidiaria de DPW Logística S.A.C., domiciliada en Perú) y por Tertir – Terminais de Portugal S.A. ((entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A. domiciliada en Portugal, ambas con una participación del 50% del capital.
2. La empresa Cosmos Agencia Marítima, perteneciente a Andino Investment Holding, cuenta con más de 40 años en el mercado de transporte marítimo y ofrece servicios de agenciamiento, remolcaje y practicaaje. Durante el año 2018, la empresa seguirá su proceso de expansión de sus servicios al Ecuador, además de que iniciará el proceso de fusión operativa con Neptunia, empresa perteneciente al mismo grupo empresarial.
3. Por su parte, Tertir Terminais de Portugal fue adquirida por Yilport Holding (operador portuario turco) en febrero de 2016, obteniendo el 50% de la participación en TPE.

I.2 Principales características del contrato de concesión

4. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita, fue suscrito el 9 de setiembre del año 2009 entre el MTC y TPE, en la modalidad de proyecto autosostenible y tiene una vigencia de 30 años desde la fecha de su suscripción.

Figura N° 1: Terminal Portuario de Paita



Fuente: Mota Engil Perú

5. El 10 de diciembre del año 2010, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, la cual está relacionada con el acceso al financiamiento para el desarrollo del proyecto. De esta manera, se modificó e incorporó algunas definiciones relacionadas con las inversiones adicionales¹. Asimismo, se modificó la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales² y la caducidad de la Concesión³.

¹ 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”.

² 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.

³ 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.



6. El Puerto fue concesionado bajo el esquema mono operador⁴ (i.e. verticalmente integrado), teniendo el Concesionario derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusulas 2.5 del Contrato de Concesión). Solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.

| Cuadro N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN | |
|---|---|
| CUADRO N° 1: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO | |
| Tipo de concesión | Autosostenible |
| Area de la Concesión | Área de 120.83 hectáreas |
| Factor de competencia | - Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional. |
| Inversión referencial | USD 311,6 millones |
| Etapas de Ejecución de Obras | Etapa 1, 2, 3 y la 4 de Inversiones Adicionales |
| Inversión realizada al 2018 | USD 210,6 millones |
| Fecha de inicio de operación | 07 de octubre de 2009 |
| Vigencia de la Concesión | 30 años |
| Número de Adendas | 1 |
| Modalidad | DBFOT Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario. |
| Régimen Económico [1] | Primera revisión de tarifas: 2019 |

[1] A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de Muelle de Contenedores, el Regulador realizará la primera revisión de Tarifas de los Servicios Estándar aplicando el mecanismo regulatorio de RPI-X establecido en el RETA. La construcción del Muelle de Contenedores correspondiente a la Primera Etapa de inversión culminó en octubre del 2014. En junio de 2014, finalizó la Construcción, recibiendo la obra por la APN el 30 de setiembre del mismo año e iniciándose su explotación el 3 de octubre.

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Compromiso de inversión

7. Conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Segunda de la Adenda N° 1, la inversión referencial para desarrollo de la Concesión del Terminal Portuario de Paita asciende a USD 311,6 millones (incluido IGV), la cual está prevista a ejecutarse en las siguiente cuatro (4) etapas:
- (i) Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores, que comprende el dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
 - (ii) Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.
 - (iii) Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.

⁴ De acuerdo al modelo de negocio portuario descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Terminal Portuario de Paita es un puerto que opera bajo la modalidad de Puerto Landlord Port. En un modelo Landlord Port, el Estado invierte en infraestructura de accesibilidad marítima y generación de aguas abrigadas, diques, muelles y dragados. Los operadores privados invierten en superestructura (equipos, pavimentos e instalaciones).



- (iv) Etapa 4 y siguientes: Comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paíta. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones.

| Cuadro N° 2 | | |
|--|---|--------------------|
| INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS DE INVERSIÓN | | |
| Etapa I | Inició el 11-06-2012 y culminó el 10-06-2014 El 09-10-2014, la APN hace entrega oficial de Acta de aprobación de las Obras de la primera Etapa. | USD 99,8 millones |
| Etapa II | De acuerdo al Contrato, se inicia a partir de que se supere los 180 mil TEUs anual. Se inició efectivamente a partir cuando al término del año 2015, TPE movilizó más de 210 mil TEUs. | USD 32,8 millones |
| Etapa III | De acuerdo al Contrato, se inicia a partir de que se supere los 300 mil TEUs anual. | USD 15,3 millones |
| Etapa IV | Inversiones adicionales. Su ejecución no está sujeta a las Obras obligatorias, pudiendo el Concesionario iniciarlas cuando considere pertinente. | USD 118,9 millones |

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

8. Las inversiones adicionales incluyen la construcción de vías de acceso, la ampliación del muelle espigón, el dragado para aumentar la profundidad de calado de ambos muelles, entre otros (Ver Cuadro N° 3).

| Cuadro N° 3: | |
|--|---------------------------------------|
| INVERSIONES MÍNIMAS EN INFRAESTRUCTURA | |
| (Obras Mínimas) - Infraestructura de Terminal Portuaria de Paíta | |
| Amarradero | Longitud mínima de 300 metros |
| Área de Respaldo y patio de almacenamiento | Superficie de 12,5 hectáreas |
| Dragado en puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobra | Profundización a - 13 m |
| (Obras Mínimas) - Concesionario puede optar entre las siguientes inversiones | |
| Alternativa 1 | Alternativa 2 |
| Muelle espigón existente | Muelle de Contenedores |
| Refuerzo de capacidad portante | Construcción de un segundo amarradero |
| Inversiones Adicionales (IA) | |
| Vías de acceso terrestre al terminal | |
| Ampliación del Muelle Espigón existente | |
| Dragado a -13 metros profundidad en Muelle espigón existente | |
| Profundización de dragado a 15 metros en Muelle de Contenedores | |
| Instalación de sistemas de manejo de carga granel sólido y líquido | |
| Área de maniobra: remoción de nave encallada | |
| Derivados de elección de alternativa 1 | |
| Construcción de un segundo amarradero y patio de respaldo en el Muelle de Contenedores | |
| Construcción de área de respaldo de Muelle espigón | |
| Derivados de elección de alternativa 2 | |
| Construcción de patio de contenedores en Muelle de Contenedores | |
| Adquisición de equipos de manejo de contenedores para el segundo amarradero | |
| Adquisición de equipos especializados para Muelle espigón | |

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Ingreso Mínimo Garantizado (IMAG)

9. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa 1, 2 y 3, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG).



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

Régimen tarifario

12. A partir del inicio de la explotación del Muelle de Contenedores, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas conforme a la metodología de precios tope (“*price cap*”) según la fórmula RPI-X⁵. 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.
13. Considerando que el Nuevo Muelle de Contenedores inició sus operaciones en el 2014⁶, se tiene que la primera revisión tarifaria por factor de productividad será llevada a cabo durante 2019, es decir, transcurridos 5 años desde el inicio de las operaciones de dicho muelle.
14. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.

Pagos al Estado

15. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el terminal portuario de Paita, la cual asciende al 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁷.

I.3 Área de Influencia

16. El terminal se ubica al norte de Piura en la provincia de Paita, a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. Este es el principal puerto de atraque directo⁸ 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.
17. Asimismo, el terminal de Paita constituye un eslabón del proyecto IIRSA Norte que conecta la costa norte del Perú con Brasil a través 995 Km de carretera hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, y luego por vía fluvial a través del nuevo puerto de Yurimaguas. De esta forma abre la posibilidad de conexión de Norte del Perú con el Brasil.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ Según lo dispuesto en la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

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



18. Por otro lado, por la zona limítrofe con el norte de Piura, el puerto marítimo más cercano es el Puerto Bolívar en Ecuador. Este es un puerto de carácter multipropósito que posee un muelle de cuatro atracaderos, un calado de 12,5 metros, áreas de almacenamiento (bodegas y patios) en 27 mil m². La principal carga movilizada corresponde a la banana, mariscos y frutas. Además, el puerto cuenta con un sistema de seguridad CCTV⁹ y certificaciones ISPS CODE¹⁰.

I.4 Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

19. De acuerdo al Anexo 1 del Contrato de Concesión, el área de la concesión asciende a 120,83 hectáreas, compuesto de 8,73 ha de área terrestre y 112,10 ha de área marítima. La principal infraestructura del Puerto, al momento de su entrega a TPE, fue un Muelle Espigón de calado de 10 m para atender naves de carga contenedorizada y no contenedorizada. Dicho muelle posee cuatro amarraderos y tiene una longitud de 365 metros. Cabe señalar que, de acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario se comprometió a realizar inversiones para la construcción de un nuevo muelle para carga contenedorizada.
20. De esta manera al 2019, la principal infraestructura portuaria se encuentra conformada por un muelle espigón con cuatro amarraderos y una longitud de 365 mts, un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 300 mts y un área de respaldo pavimentado. Asimismo, como parte de la infraestructura se tiene un tanque cisterna de agua de capacidad de 540 metros cúbicos (Ver Cuadro N° 4).

| Cuadro N° 4: Infraestructura de la Concesión | |
|---|--|
| Infraestructura inicial recibida por el concesionario | |
| Muelle espigón — Capacidad atención de naves de 25 000 TRB | |
| Amarradero 1A y 1B —longitud de 200 m. y 10 m. de profundidad | |
| Amarradero 1C —longitud de 165 m. y 7,62 m. de profundidad | |
| Amarradero 1D —longitud de 165 m. y 8,53 m. de profundidad | |
| Inversiones en infraestructura realizadas por el Concesionario | |
| Muelle de Contenedores de 300 m. de longitud | |
| Pavimentación del Patio de Respaldo de Muelle de área de 12.5 has | |
| Adquisición de 02 Grúas RTG's y 01 Grúa Pórtico STS | |
| Remoción de la embarcación pesquera Cráter | |
| Obras civiles - Inversiones Adicionales | |
| Dragado, relleno y enrocados, sistemas de agua y obras menores | |
| Plataforma de containers refrigerados | |
| Conexiones eléctricas en terminal | |
| Lavadero RTG | |
| 2 grúas móviles GM | |
| Cisterna de combustible de 10 800 galones | |
| Reubicación de tubería de etanol | |
| Tanque cisterna de agua de 540 m3 | |
| Dragado de anal de maniobra de muelle espigón a -13m | |
| Reforzamiento de defensas de muelle existente | |
| Sistema Operativo del Terminal - TOS | |
| Adquisición de Ambulancia | |
| Ampliación de zona REEFER Etapa 01 | |

Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

⁹ CCTV: Circuito cerrado de televisión. Es una tecnología de video vigilancia visual.

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



Equipamiento

21. Respecto al equipamiento previsto en el Contrato de Concesión, en la primera etapa de Concesión el equipamiento incluye, la adquisición de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG), 8 tractores de patio, 12 chasis para contenedores, 2 elevadores de contenedores tipo *Side Pick* y 02 elevadores de contenedores tipo *Reach Stacker*, entre otros.
22. En la segunda etapa de obras mínimas corresponde la instalación de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax y 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG) adicionales en el muelle de contenedores.
23. En la tercera etapa, la primera opción corresponde al equipamiento portuario para el reforzamiento del muelle espigón existente. (Ver Cuadro N° 5).

| Cuadro N° 5 INVERSIONES MÍNIMAS EN EQUIPO PORTUARIO | |
|--|--|
| Inversión en Muelle de Contenedores | Descripción |
| Grúa pórtico de muelle (2) | Grúas STS SuperPost Panamax |
| Grúa pórtico de patio (4) | Grúas sobre neumático RTG |
| Tractores de patio (8) | Capacidad de carga de 27 toneladas |
| Chasis para contenedores (12) | Capacidad de manejo de container de 45' |
| Elevador tipo Side Pick (2) | Capacidad de carga 8 toneladas |
| Elevador de contenedor Reach stacker (2) | Capacidad carga 45 toneladas y pilas de 5 contenedores en primera fila |
| Inversión en Muelle Espigón o Multipropósito | |
| Grúas móviles (2) | Grúas para descargar y embarcar contenedores |

Fuente: Anexo 9: Obras obligatorias e Inversiones adicionales; y anexo 16: Propuesta Técnica.
Apéndice 7: Equipamiento, de contrato de concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

24. De esta manera, el equipamiento con el que cuenta el Concesionario, correspondiente a la primera etapa es 1 grúa pórtico de nave Superpost Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumático RTG, además de equipamiento menor como camiones, chasis para contenedores y grúas de elevación de contenedores. La inversión ejecutada para esta primera etapa fue de USD 156,06 millones, superior a la inversión contractual por un monto de USD 150,18 millones.
25. Como parte de la Segunda Etapa, finalizada en 2016, se instaló 1 grúa pórtico de nave STS y 2 grúas pórtico RTG's, el Sistema operativo del Terminal – TOS, además de culminar la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter. La inversión acumulada es de USD 170,09 millones. En el Cuadro N° 6 se detalla el principal equipamiento existente en el terminal de Paita al cierre de 2018.

| Cuadro N° 6: EQUIPAMIENTO PORTUARIO INSTALADO |
|--|
| 1 Grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax |
| 2 Grúas pórtico de patio RTG |
| 5 Unidades portacontenedores |
| 12 Camiones |
| 4 Balanzas |
| 1 Cuchara grúa móvil |
| 500 Tomas de contenedores refrigerados |
| 2 Grúas móviles |

Fuente: Plan de Negocios TPE 2016. Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Figura N° 2: Grúas en la Terminal Portuario de Paita



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

26. Asimismo, TPE ha ejecutado, como parte de su compromiso de inversiones adicionales, otros proyectos aprobados por la APN, tales como la adquisición e instalación de dos grúas móviles.

I.5 Hechos Importantes

27. En el año 2019 se llevaron a cabo los trabajos de Dragado de 14 metros en el canal de acceso y dársena de maniobras para permitir la llegada de naves de mayor capacidad al terminal portuario.
28. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN, de fecha 6 de noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, el que se encontrará vigente hasta el 2 de octubre de 2024, cuyo valor es igual a -4,70%. Asimismo, en el respectivo procedimiento se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el Terminal Portuario de Paita.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

29. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del Terminal, a partir de la toma de posesión. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (en adelante, REMA). Bajo el

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

30. Los servicios estándar se encuentran sujetos a la regulación de tarifas mientras que los servicios especiales le otorgan derecho al Concesionario de cobrar un precio no regulado, el cual es fijado libremente.

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

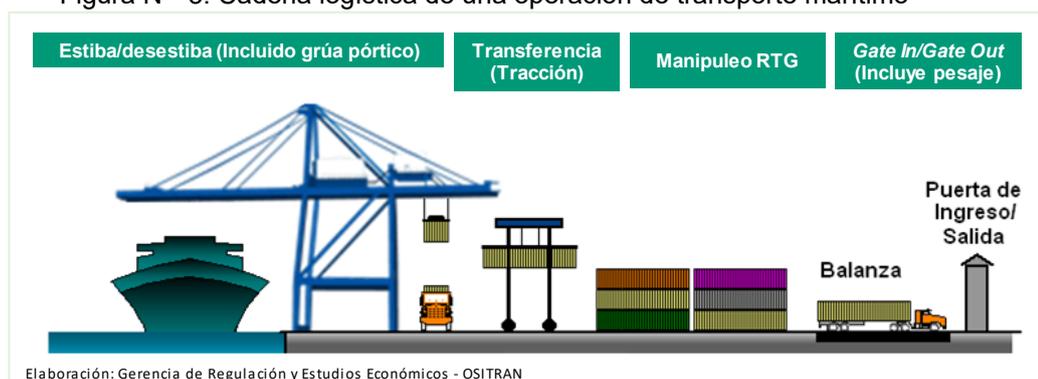
Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.1. Servicios regulados

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

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



Servicios Estándar

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



Cuadro N° 8: ALCANCE DE SERVICIOS ESTÁNDAR

En función a la nave

1. Uso de amarradero

Unidad de cobro: metro de eslora-hora

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

En función a la carga

2. Embarque y Desembarque

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

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

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

34. El alcance del servicio estándar a la nave incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre, estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.
35. Por su parte, los servicios de embarque y descarga son clasificados de acuerdo con el tipo de carga (contenedores, general o fraccionada, rodante, granel sólida y líquida). En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al Terminal Portuario de Paita hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
36. 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.
37. Los servicios descritos incluyen la prestación y los gastos derivados de trámites administrativos vinculados a la operación. Además, los servicios descritos en el Cuadro N° 8, deben ser prestados en condiciones no discriminatorias, aplicándose las mismas tarifas a los usuarios finales en los mismos términos y condiciones.

Servicios sujetos a régimen de acceso

38. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de mono operador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de 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.
39. De acuerdo a lo establecido en el artículo N° 49 del REMA, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que i) administrada o controlada por un único número de entidades prestadoras, ii) no es eficiente ser duplicada o sustituida, iii) el acceso es indispensable para que los usuarios intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros.

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

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



40. 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.
41. El servicio de remolcaje¹³ es brindado por las empresas TRAMARSA e Ian Taylor Perú S.A.C. El servicio de practicaje es brindado por TRAMARSA, Ian Taylor Perú S.A.C. y Triton Maritime Services S.A.C.¹⁴

II.2. Servicios no regulados

42. El operador portuario brinda Servicios Especiales que no se encuentran sometidos a la regulación por tarifas. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio. Cabe destacar que todos los servicios especiales brindados por TPE no son regulados por tarifas.
43. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario, entre los cuales se encuentran los servicios para carga contenedorizada, carga general o fraccionada, carga rodante, carga granel sólido, y carga granel líquido; todas ellas en función a la nave y a la carga. Además, se encuentra el servicio de abastecimiento para naves y para pasajeros turistas

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPE durante 2019, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹⁵.

III.1. Principales clientes

44. 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.
45. El servicio de transporte marítimo internacional es prestado por las líneas navieras, las cuales pueden brindar servicios de línea regular o rutas fijas, servicios de barcos sin trayecto fijo y/o servicios industriales. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante 2019, las principales líneas navieras que operaron en el terminal portuario de Paita fueron Hapag Lloyd AG (11,7%), Sea Land (11,1%) y Sea Trade (10,9%). En cuanto a la participación de las cinco (5) primeras líneas navieras, estas incrementaron su participación desde un 51,6% en 2018, a 54,3% en el año 2019.

¹³ Los contratos de acceso del servicio remolcaje fueron renovados a través de las Adendas N° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10.

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

¹⁵ 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@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



**Cuadro N° 9:
CLIENTES: LÍNEAS NAVIERAS, 2018-2019**

| Año 2018 | | | Año 2019 | | |
|------------------------------|-----------------|---------------|------------------------------|-----------------|---------------|
| Líneas navieras | Naves atendidas | Participación | Líneas navieras | Naves atendidas | Participación |
| Sea Trade Group NV | 56 | 11.7% | Hapag-Lloyd AG | 60 | 11.7% |
| Sealand Shipping Line | 50 | 10.5% | Sealand Shipping Line | 57 | 11.1% |
| Hapag-Lloyd AG | 49 | 10.3% | Sea Trade Group NV | 56 | 10.9% |
| Mediterranean Shipping Corp. | 48 | 10.1% | Seaboard Marine LTD | 53 | 10.4% |
| X-Press Feeder | 43 | 9.0% | Mediterranean Shipping Corp. | 52 | 10.2% |
| Otros | 231 | 48.4% | Otros | 234 | 45.7% |

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

46. Con respecto al servicio de agenciamiento marítimo, que consiste en la preparación de los expedientes documentarios que la línea naviera requiere para efectuar sus operaciones de embarque y descarga, el Cuadro N° 10 muestra las principales agencias marítimas que operaron en el TPP en 2018 y 2019.

**Cuadro N° 10:
CLIENTES: AGENCIAS MARÍTIMAS, 2018-2019**

| Año 2018 | | | Año 2019 | | |
|-------------------------------|-----------------|---------------|-------------------------------|-----------------|---------------|
| Líneas navieras | Naves atendidas | Participación | Líneas navieras | Naves atendidas | Participación |
| Trabajos Marítimos S.A. | 95 | 19.9% | Ian Taylor Perú S.A.C. | 60 | 11.7% |
| Ian Taylor Perú S.A.C. | 72 | 15.1% | Trabajos Marítimos S.A. | 57 | 11.1% |
| B y M S.A.C. | 61 | 12.8% | B y M S.A.C. | 56 | 10.9% |
| Terminales Portuarios Peruanc | 50 | 10.5% | Terminales Portuarios Peruanc | 53 | 10.4% |
| Mediterranean Shipping Perú | 35 | 7.3% | Citikold | 52 | 10.2% |
| Otros | 164 | 34.4% | Otros | 234 | 45.7% |

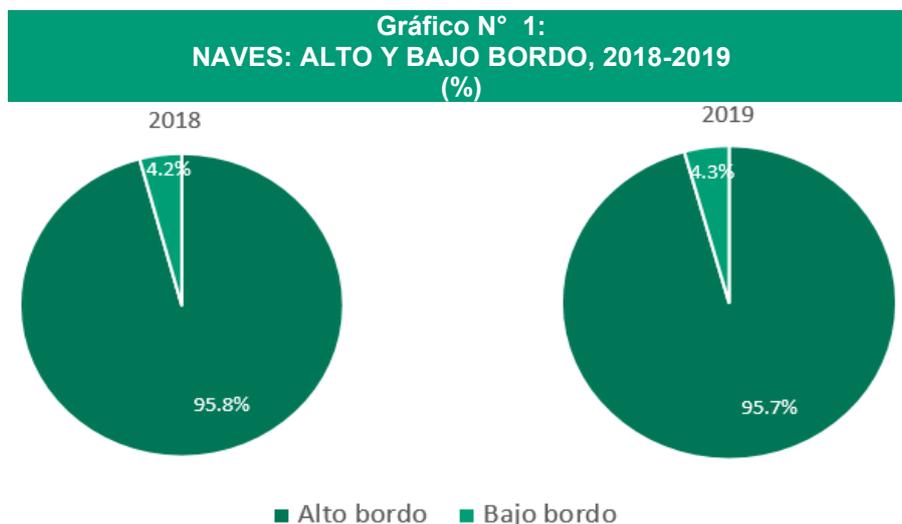
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Las principales agencias marítimas operando en el Puerto continuaron siendo Trabajos Marítimos y Ian Taylor SAC, las cuales concentraron el 11,7% y 11,1% del total de naves atendidas durante 2019, respectivamente.
48. Los principales clientes de TPE son aquellas empresas que se dedican a la exportación de productos pesqueros y agropecuarios, entre los cuales se encontraron Pesquera Hayduk, Austral Group, Alicorp, Corporación Peruana de desarrollo bananero, Peruvian Sea Food, entre otras.¹⁶

III.2. Evolución del tráfico de naves

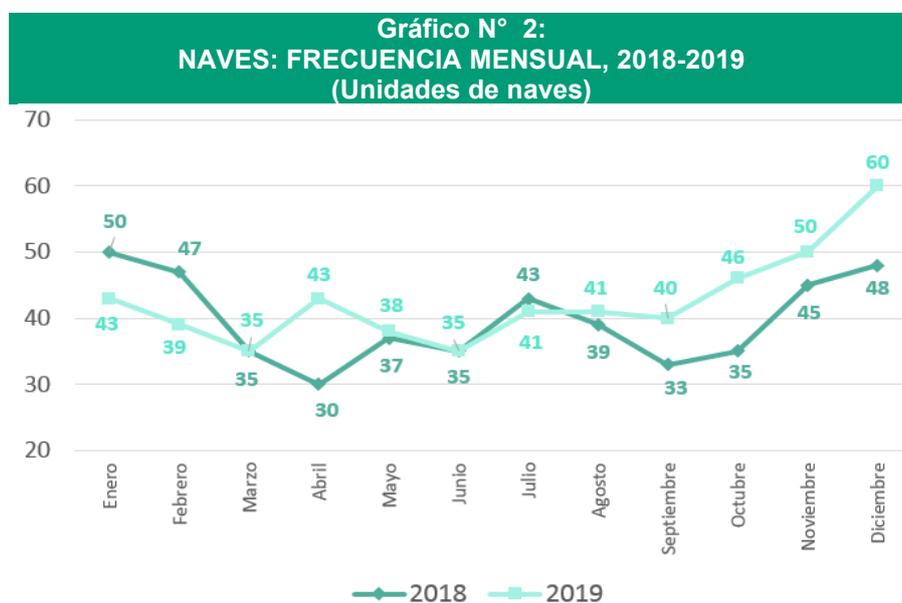
49. En el año 2019, TPE atendió 511 naves, registrando un incremento del 7.1% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 477 naves. En lo que respecta a la participación de las naves de alto, esta permaneció prácticamente invariable, pasando de representar el 95,8% en 2018, a 95,7% el 2019.

¹⁶ En la web de TPE se detalla su lista de clientes: http://www.puertopaita.com/detalle_notas.php?id=576



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

50. Con relación a la frecuencia mensual del total de naves, en 2019 TPE recibió la mayor cantidad de naves durante el último trimestre del año, registrando en orden cronológico un total de 46, 50 y 60 unidades. Al respecto, se observa una tendencia creciente desde el mes de junio, que registró el valor mínimo del año con 35 unidades, aunque la primera mitad del año no presentó una marcada variabilidad, fluctuando entre 35 y 43 unidades. A modo de comparación, en el 2018, los meses que arribaron un mayor número de naves correspondió a enero y febrero, con 50 y 47 naves, respectivamente, mientras que el mes de abril registró el menor número de naves recalando en el terminal.

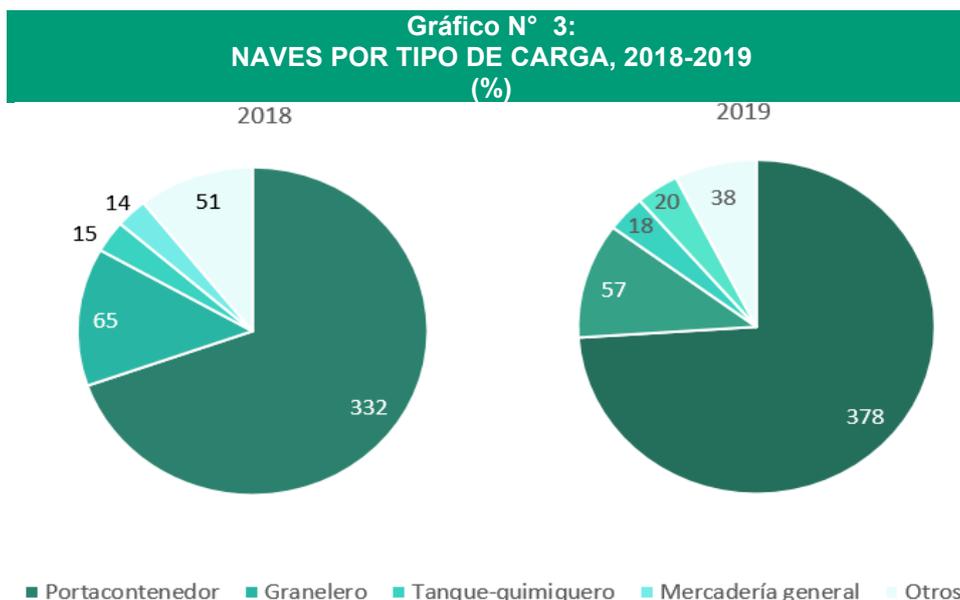


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

51. En cuanto al tráfico de naves según tipo de carga, las naves portacontenedores representaron el 74% del total de naves que atracaron en el terminal portuario en el 2019, seguidos de las naves de tipo granelero con 11,2%. El resto de naves representó el 14,9% (mercadería general, tanques quimiqueros, remolcadores, pesqueros y otros). Esta

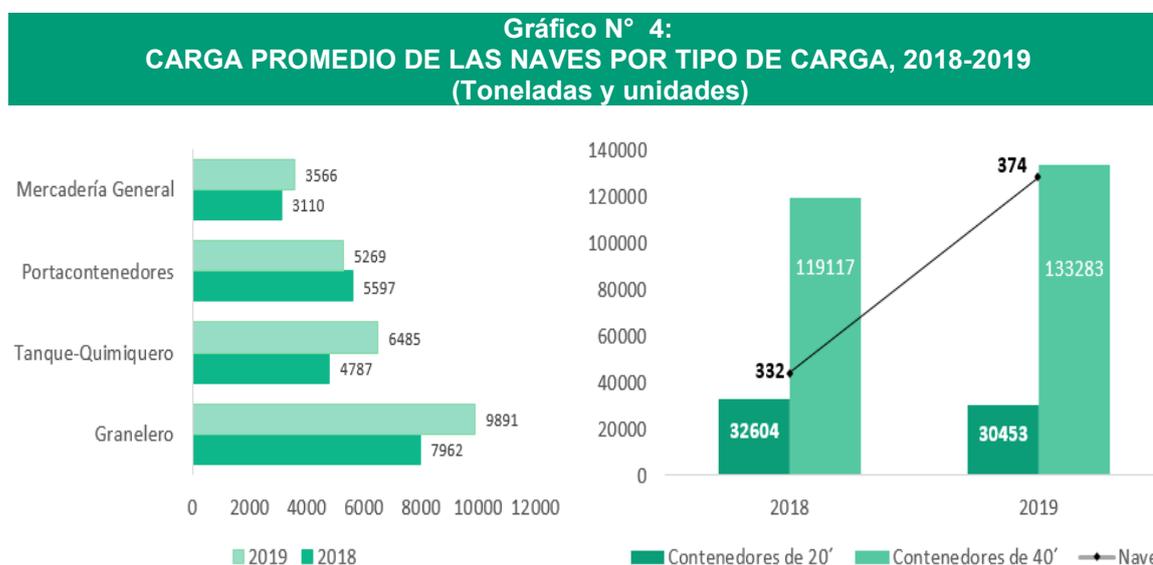


distribución es similar a la observada en el año 2018, en la que los portacontenedores, graneleros y otros, participaron con un 69,6%, 13,6% y 16,8%, respectivamente.



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

52. Durante el año 2019, el promedio de carga movilizada por las naves de tipo granelero se incrementó en 24,2%, al pasar de 7 962 el año previo a 9 891 toneladas. En el caso de la carga promedio de las naves tanque-quimiqueras, ésta se incrementó en 35,5% al pasar de 4 787 a 6 485 toneladas promedio en el mencionado periodo. Finalmente, la carga promedio de las naves de mercadería general y de portacontenedores registraron variaciones menos significativas, con tasas de variación interanual del 14,7%, y -5,9%, respectivamente.



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

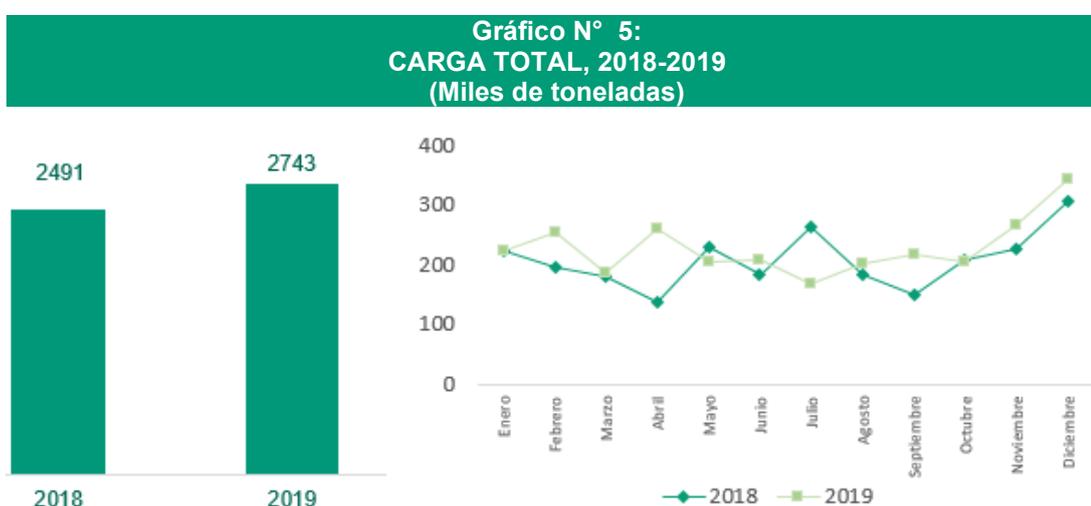
53. Respecto a las naves portacontenedor, el promedio de unidades de contenedores cargados por nave pasó de 151 721 a 163 736, incrementándose de esta forma en 7,9% en el año 2019. Específicamente, en el 2019, la carga promedio de unidades de contenedores de 20 pies se contrajo ligeramente (-6,6%) al pasar de 98 a 92 unidades; mientras que el promedio



de unidades de 40 pies se incrementó en 11,9%, al pasar de 359 a 401 unidades, lo que determinó un crecimiento global de 36 unidades de contenedores adicionales por cada nave respecto al año 2018.

III.3. Tráfico de carga

54. Durante el año 2019, el Concesionario movilizó un total de 2,7 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 10,1% respecto al nivel del año anterior (2,5 millones). La carga movilizada corresponde a todas las modalidades u operaciones de servicio que brinda la terminal: exportación, importación, cabotaje y transbordo. No incluye las movilizaciones por reestiba.
55. El tráfico de carga promedio mensual creció en 21 mil toneladas en el 2019, pasando de 207,5 mil toneladas del año anterior a 228,6 mil toneladas. Durante los meses noviembre y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 267 y 344 miles de toneladas, respectivamente. Mientras que durante los meses de marzo y julio se registraron los mínimos anuales, alcanzando 187 y 169 mil toneladas, respectivamente.



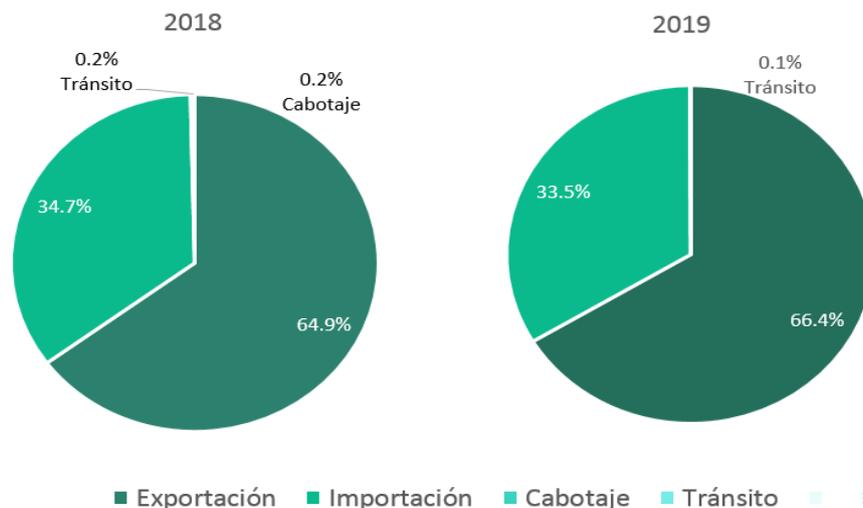
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Los meses que experimentaron el mayor crecimiento respecto al año 2018 fueron abril y septiembre, con tasas de crecimiento de 89% y 45%, respectivamente. En cuanto a los meses con mayores caídas, en mayo y julio el tonelaje total movilizado a través del terminal se redujo en 11% y 36% con relación al mismo periodo del año anterior, respectivamente.

56. Con relación a las principales modalidades de servicios prestados a la carga en el 2019, el principal servicio continuó siendo la exportación (o embarque), con una participación del total de carga atendida del 66,4%; mientras que la carga de importación (o desembarque) representó el 33,5%. Así, la carga total de exportación aumentó en 1,5%; mientras que la carga de importación disminuyó en 1,2%, respecto al año anterior.
57. Cabe mencionar que, durante 2018 se observa un incremento en la participación de la carga de exportación con relación al año anterior, lo que podría estar explicado por el fenómeno de “El Niño Costero”, que durante los primeros meses de 2017 afectó la producción de los productos agrícolas que son exportados mediante el TPE. Por otro lado, la participación de cabotaje es mínima, habiendo pasado de 0,9% en 2017 a 0,2% en 2018, y desapareciendo para el año 2019.



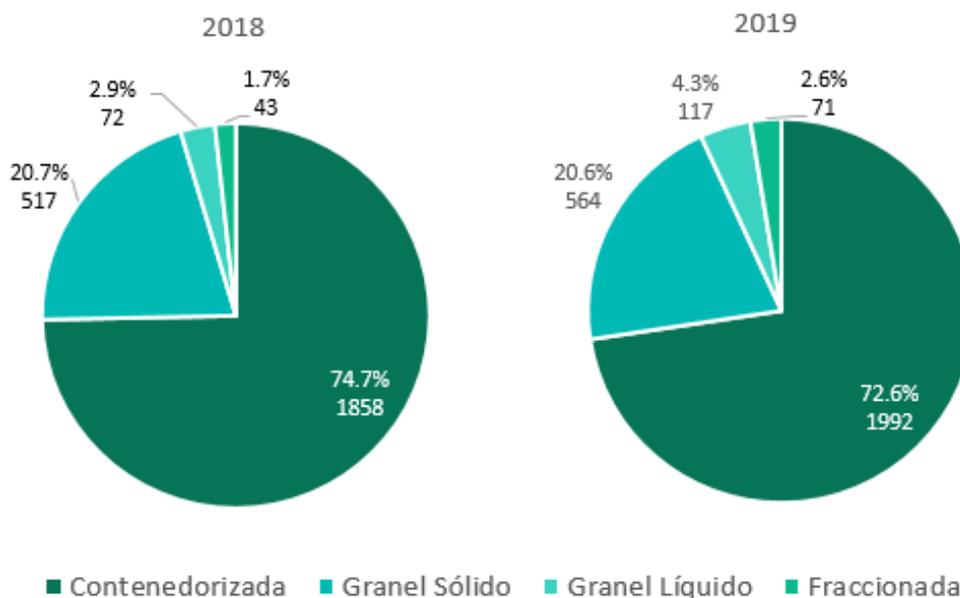
Gráfico N° 6:
ESTRUCTURA DE CARGA POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2018-2019
(%)



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

58. Respecto a los principales tipos de carga que se movilizaron a través del puerto, se brindó servicios a la carga en contenedores y del tipo granel sólido, las cuales registraron una participación de 72,6% y 20,6% durante el año 2019, respectivamente. De otro lado, las participaciones de la carga de granel líquido y carga fraccionada, aunque incrementaron su participación, se mantuvieron en niveles bajos con 4,3% y 2,6%, respectivamente.

Gráfico N° 7:
ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE CARGA, 2018-2019
(Miles de toneladas y %)



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

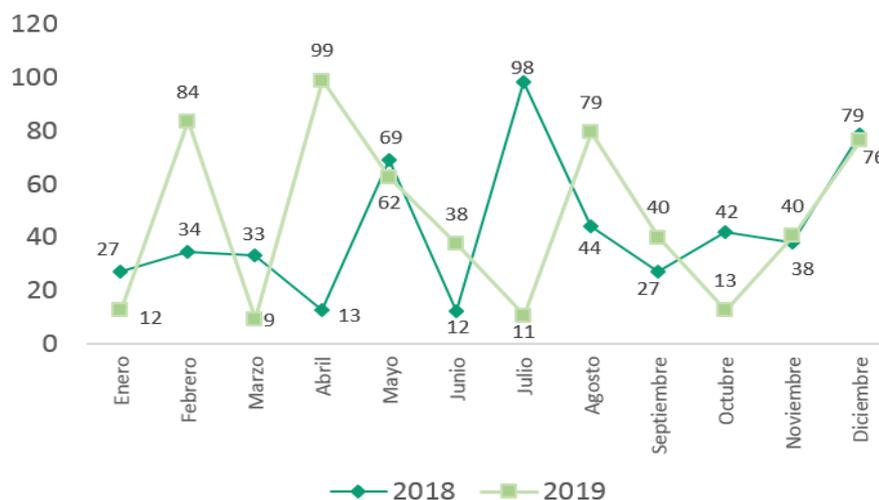
59. En lo relativo al volumen de carga movilizada por tipo, cabe indicar que durante el año 2019, tanto la carga contenedorizada, como la carga granel sólido, experimentaron crecimientos del 7,2% y 9,3% respecto a niveles del años anterior, lo que implicó el crecimiento de la carga total en el puerto del 10,1%.



Embarque y desembarque de carga granel sólido

60. En lo que respecta al nivel de movilización de carga a granel sólido, en 2019 esta se incrementó 9% (47 mil toneladas), al pasar de 517 miles de toneladas en el 2018 a 564 miles de toneladas.
61. Considerando la evolución mensual, la movilización de carga granel sólido se incrementó durante los meses de febrero, abril, junio, agosto y septiembre de 2019, en comparación con sus similares del 2018. Así mismo, los meses que mostraron mayores caídas respecto al mismo mes del año previo en este tipo de carga fueron enero, marzo, julio y octubre.

**Gráfico N° 8:
CARGA GRANEL SÓLIDO: FRECUENCIA MENSUAL, 2018-2019
(Miles de toneladas)**

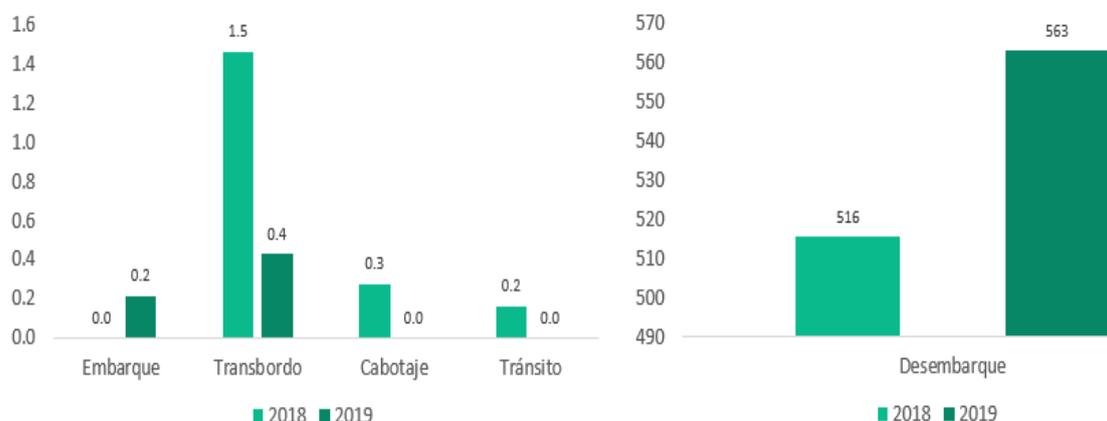


Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. La carga de importación o desembarque se incrementó en 8,9% entre los años 2018 y 2019, al pasar de 516 a 563 mil toneladas, representando además el 99,6% y 99,9% de las operaciones de carga granel sólido en dichos años, respectivamente. La preponderancia de la operación de desembarque de granel sólido se relaciona principalmente con la importación de insumos para la agricultura, como los fertilizantes.



**Gráfico N° 9:
CARGA GRANEL SÓLIDO: POR MODALIDAD DE OPERACIÓN, 2018-2019
(Toneladas)**



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

63. Cabe señalar que, entre los principales productos que forman parte de la carga granel sólido movilizada en 2019, se tienen al sulfato de amonio con 128,8 mil toneladas (22,8%), urea con 115,9 mil toneladas (20,5%), maíz con 91,7 mil toneladas (18,9%), escoria con 85 mil toneladas (15%) y trigo (11,4%) (Ver Cuadro N° 11).

**Cuadro N° 11:
CARGA GRANEL SÓLIDO: PRODUCTO, 2018-2019
(%)**

| Carga granel sólido | Portafolio producto | |
|---------------------|---------------------|-------|
| | 2018 | 2019 |
| Sulfato de Amonio | 17,1% | 22.8% |
| Urea | 15,0% | 20.5% |
| Maíz | 20,4% | 18.9% |
| Escoria | 17,8% | 15.0% |
| Trigo | 13,5% | 11.4% |
| Fosfato Diamónico | 3,5% | 2.3% |
| Nitrato de Amoniaco | 3,1% | 2.0% |
| Cloruro de Potasio | 2,7% | 1.4% |
| Torta de Soya | 2,4% | 2.0% |
| Sulfato de Potasio | 2,0% | 1.0% |
| Pescado Congelado | 1,2% | 0.6% |
| Otros | 1,3% | 2.1% |

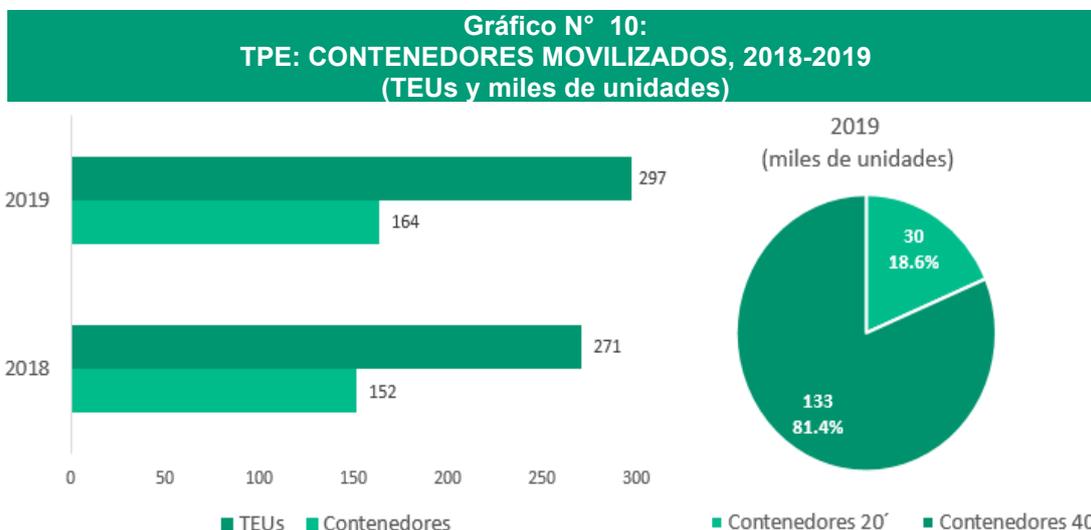
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Embarque y desembarque de contenedores

64. Durante el año 2019, el Puerto movilizó 163,7 mil unidades de contenedores, lo que significó un incremento del orden del 7,9% respecto al año 2018 (151,7 mil unidades). La carga contenedorizada medida en TEUs movilizada durante el año 2019 ascendió a 297 mil TEUs, nivel superior en 9,7 % respecto a los 270,8 mil TEUs movilizadas el año anterior.



65. En relación al tamaño del contenedor movilizado (20 pies y 40 pies), el 81,4% de contenedores movilizados fue de 40 pies entre llenos y vacíos; y el 18,6% restante de contenedores de 20 pies entre llenos y vacíos.



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

66. Como se observa, tanto los contenedores llenos como vacíos de 40' son los que más han sido empleados para el embarque y desembarque de carga en el TPP en el 2018 y 2019. Debido a que el TPP se caracteriza por la movilización de carga en contenedores para la exportación, la operación de embarque corresponde en su mayoría a contenedores llenos (tanto de 20', como de 40'); mientras que en la operación de desembarque predominan los contenedores vacíos, ya que estos son requeridos por los exportadores. El cuadro N° 12 detalla la estructura de la carga contenedorizada por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies.

Cuadro N° 12:
CONTENEDORES: EMBARQUE Y DESEMBARQUE, 2018-2019
(Miles de unidades)

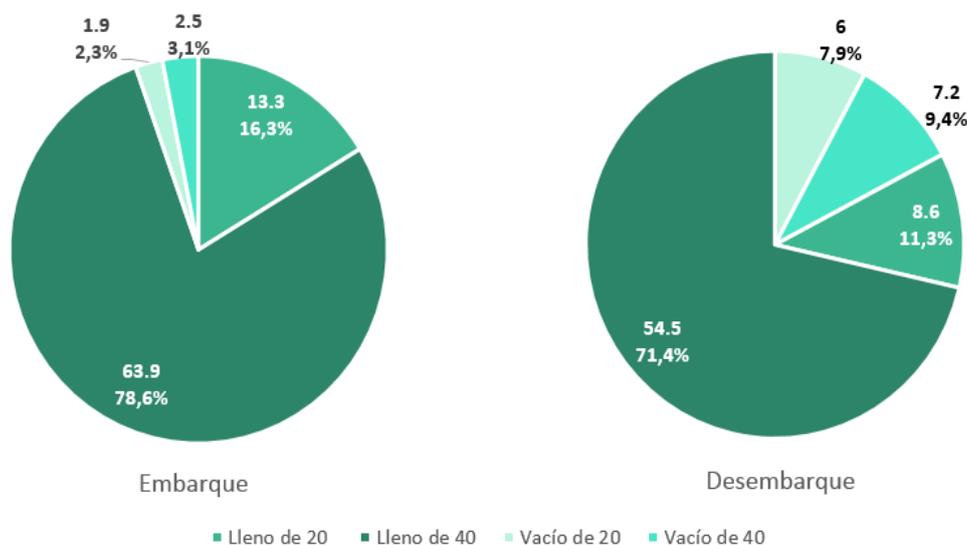
| Terminal Portuario de Paíta | Año | Lleno de 20 | Lleno de 40 | Vacío de 20 | Vacío de 40 | Total | Total % |
|-----------------------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| Embarque | 2018 | 14,3 | 55,7 | 1,9 | 3,7 | 75,6 | 53% |
| Desembarque | 2018 | 7,3 | 6,6 | 6,4 | 47,0 | 67,2 | 47% |
| Total | | 21,6 | 62,3 | 8,3 | 50,6 | 142,8 | 100% |
| Embarque | 2019 | 13,3 | 63,9 | 1,9 | 2,5 | 81,6 | 51,7% |
| Desembarque | 2019 | 6,0 | 7,2 | 8,6 | 54,5 | 76,3 | 48,3% |
| Total | | 19,3 | 71,1 | 10,5 | 57 | 157,9 | 100% |

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

67. La construcción y entrada en operación del nuevo muelle equipado con grúas especializadas en la carga y descarga de contenedores ha implicado un crecimiento de las operaciones realizadas en el terminal. El nuevo muelle de contenedores está especializado en la atención de naves portacontenedores de forma más eficiente, por lo que posee mayores rendimientos, como se explicará en la sección VI de este documento.



Gráfico N° 11:
TPE: PARTICIPACIÓN POR OPERACIÓN Y TIPO DE CONTENEDOR, 2019
(Miles de unidades y %)



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

68. Respecto al embarque de contenedores en 2019, el 78,6 correspondió a contenedores llenos de 40 pies, seguido de un 16,3% de contenedores llenos de 20 pies. El embarque restante (5,4%) correspondió a contenedores vacíos de ambas dimensiones.
69. Considerando el desembarque de contenedores, el 71,4% correspondió a contenedores vacíos de 40 pies, seguido de 11,3% de contenedores vacíos de 20 pies. El 17,3% restante correspondió a contenedores llenos de ambas dimensiones.
70. Por el tipo de producto, los principales productos embarcados a través de contenedores corresponden a productos agrícolas y pesqueros, según se detalla a continuación en el Cuadro N° 13.

Cuadro N° 13:
CARGA CONTENEDORIZADA:
TIPO DE PRODUCTO, 2018-2019
(%)

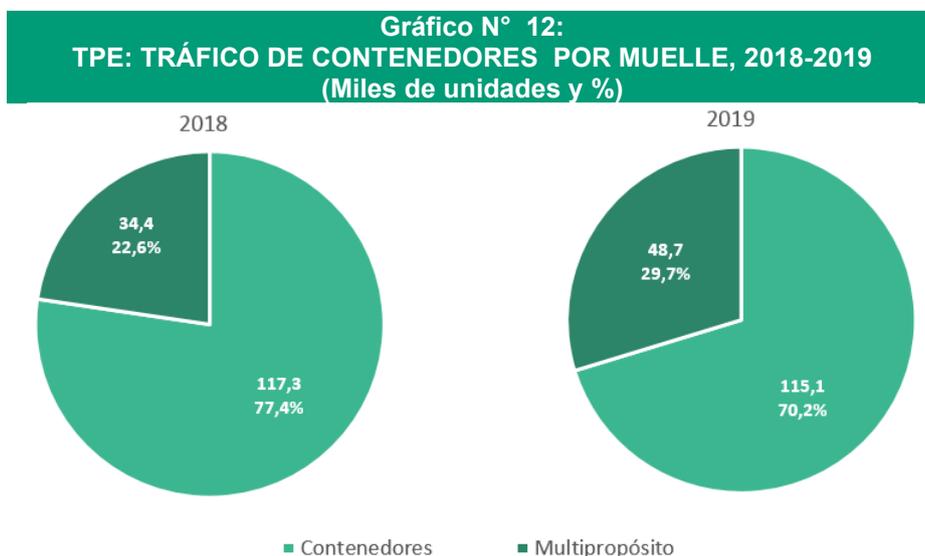
| Producto | Portafolio | |
|----------------------|------------|-------|
| | 2018 | 2019 |
| Pota Congelada | 9,1% | 13,2% |
| Banano | 14,2% | 12,7% |
| Uvas | 10,4% | 10,8% |
| Mangos | 10,7% | 9,4% |
| Café | 7,3% | 6,4% |
| Paltas | 7,0% | 5,9% |
| Pescado Congelado. | 2,4% | 3,8% |
| Arándanos | 1,9% | 3,6% |
| Conserva De Pimiento | 3,8% | 3,3% |
| Langostinos | 2,3% | 2,4% |
| Harina de Pescado | 2,2% | 2,2% |
| Otros | 31,0% | 26,3% |

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



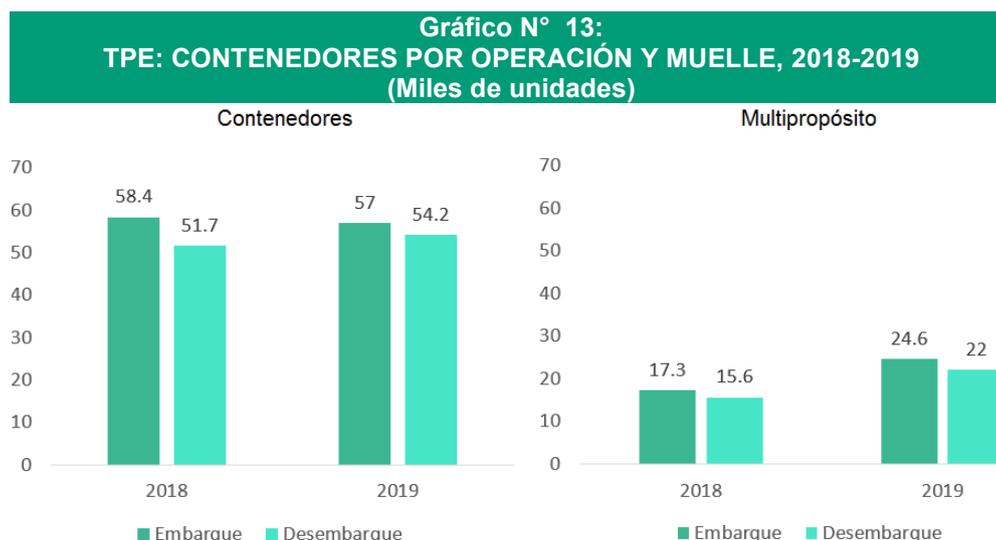
Contenedores por muelle de atraque

71. En el 2019, la participación obtenida por el muelle multipropósito en el tráfico de contenedores movilizados fue 29,7% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.), lo que representó un incremento de 7,1 puntos porcentuales con relación al 2018 (22,6%). De esta forma, la participación del muelle de contenedores se redujo de 77,4% a 70,2%, manteniéndose como el principal muelle donde se embarcan y desembarcan contenedores.



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

72. En lo que respecta a la evolución del movimiento de contenedores en operaciones de embarque y desembarque, en el antiguo muelle espigón las unidades se incrementaron en ambas operaciones (ver Gráfico N° 13). Específicamente, las unidades de contenedores movilizados en el muelle multipropósito crecieron 42,2% y 41,0%, en las operaciones de embarque y desembarque, respectivamente. Por su parte, en el muelle de contenedores, las unidades embarcadas registraron una ligera caída del 2,6%; mientras que las unidades desembarcadas se incrementaron 4,8%.



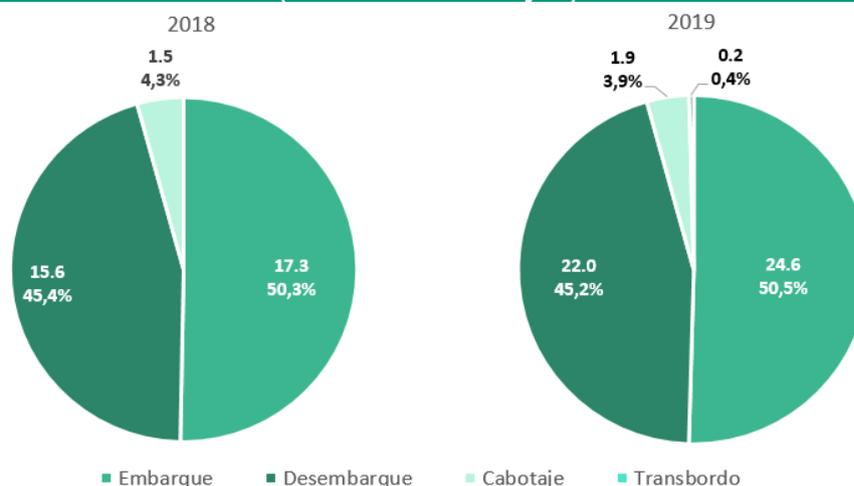
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. En cuanto a la estructura por operaciones en el muelle espigón durante el 2019, éstos se distribuyeron de la siguiente forma: operaciones de embarque (50,5%), operaciones de



desembarque (45,2%), cabotaje (3,9%) y transbordo (0,4%), observándose incrementos significativos en las operaciones de embarque y desembarque con relación al año anterior, pasando de 17,3 a 24,6 mil unidades y de 15,6 a 22 mil unidades, respectivamente (Ver Gráfico N° 14).

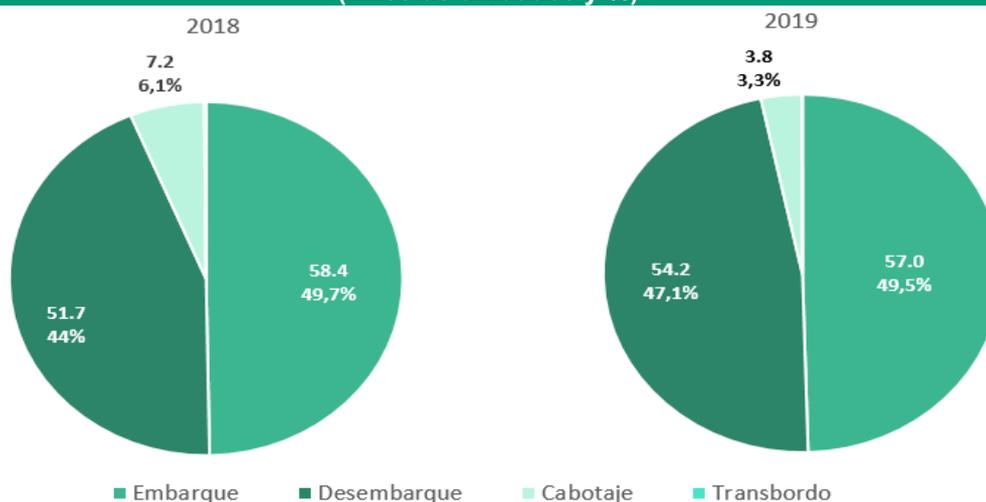
Gráfico N° 14:
MUELLE MULTIPROPÓSITO: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2018-2019
(Miles de unidades y %)



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

74. En relación al muelle de contenedores, durante 2019, las operaciones de embarque, desembarque y cabotaje mantuvieron una participación similar a la registrada el año anterior, siendo la principal operación la de embarque, con 57 mil unidades (49,5%), en comparación de las operaciones de desembarque que registraron 54,2 mil unidades (47,1%).

Gráfico N° 15:
MUELLE DE CONTENEDORES: PARTICIPACIÓN DE SERVICIO, 2018-2019
(Miles de unidades y %)



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

75. Durante 2019, en el caso del Muelle Espigón, el 82,2% del total embarcado correspondió a contenedores llenos de 40 pies; mientras que el 76,4% desembarcado correspondió a contenedores vacíos de 40 pies. En relación al muelle de contenedores, el 69,4% del desembarque corresponde a contenedores vacíos de 40 pies; mientras que 76,7% del embarque fue de contenedores llenos de 40 pies.

**Cuadro N° 14:
POR MUELLE: CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, 2018-2019
(Miles de contenedores)**

| MUELLE ESPIGÓN | Año | Lleno de 20' | Lleno de 40' | Vacío de 20' | Vacío de 40' | Total |
|----------------------------|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------|
| Embarque | 2019 | 2,92 | 20,22 | 0,46 | 0,99 | 24,58 |
| Desembarque | 2019 | 2,40 | 1,82 | 0,98 | 16,85 | 22,04 |
| Total | | | | | | |
| Embarque | 2018 | 3,74 | 12,75 | 0,21 | 0,60 | 17,29 |
| Desembarque | 2018 | 1,17 | 1,43 | 2,97 | 10,02 | 15,58 |
| Total | | 4,91 | 14,17 | 3,18 | 10,62 | 32,87 |
| MUELLE CONTENEDORES | Año | Lleno de 20' | Lleno de 40' | Vacío de 20' | Vacío de 40' | Total |
| Embarque | 2019 | 10,37 | 43,73 | 1,45 | 1,47 | 57,02 |
| Desembarque | 2019 | 3,56 | 5,35 | 7,67 | 37,65 | 54,23 |
| Total | | | | | | |
| Embarque | 2018 | 10,59 | 43,00 | 1,70 | 3,06 | 58,30 |
| Desembarque | 2018 | 6,10 | 5,16 | 3,43 | 36,97 | 51,66 |
| Total | | 16,69 | 48,16 | 5,13 | 40,02 | 110,00 |

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

IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS

IV.1. Servicios Regulados

76. Por la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario estará facultado a cobrar tarifas las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y las tarifas ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica.
77. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones la Terminal Portuario de Paita fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
78. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores, El OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

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

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

79. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el OSITRAN y revisado cada cinco años.¹⁸
80. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el OSITRAN para dicho quinquenio. Cabe señalar que, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el RPI¹⁹.

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).

¹⁸ El OSITRAN realizó la primera revisión tarifaria por factor de productividad en el año 2019, luego de haber transcurrido 5 años de haberse iniciado la explotación del nuevo muelle de contenedores en el año 2014. El 6 de noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó tanto el factor de productividad de -4,70%, aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita 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 Terminal Portuario de Paita. Estos cambios se reflejaron en un nuevo conjunto de tarifas que entraron en vigencia a partir del 4 de diciembre de 2019.

¹⁹ Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por TPE S.A. respecto a la interpretación del penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión referente a la aplicación del ajuste tarifario correspondiente a los Muelles Espigón y Muelle de Contenedores. Se advirtió que en el Contrato de Concesión el término "Inicio de explotación" necesariamente está referido al momento en que el Concesionario empieza a llevar a cabo la operación de la infraestructura que comprende el Muelle espigón y el muelle de Contenedores como unidades separables y diferenciables y que al no haber entrado en explotación (el Muelle de Contenedores) no era posible aplicar ningún ajuste tarifario hasta que el terminal portuario haya iniciado sus operaciones. De acuerdo a ello, el Regulador determinó en su informe N° 001-09-GRE-GS-GAL que el ajuste de tarifas debía realizarse durante los cinco años después de iniciada la explotación de la infraestructura y que durante los primeros (5) años las tarifas se ajustarán únicamente por el índice de precios del consumidor de Estados Unidos (CPI o RPI).



Desregulación y Revisión del Factor de Productividad

81. El 7 de diciembre de 2018, mediante el Resolución de Consejo Directivo N° 038-2018-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 033-18-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas en el Terminal Portuario de Paita aplicable al periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2019 y el 2 de octubre de 2024.
82. El 19 de junio de 2019, mediante la Resolución N° 0029-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó el Informe “Propuesta de Desregulación y Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paita: 2019-2024” y sus anexos, otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles, para que los interesados remitan por escrito a Ositrán, comentarios, sugerencias o aportes a la referida Propuesta.
83. El 11 de julio de 2019, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2019-CD-OSITRAN, se llevó a cabo una Audiencia Pública Descentralizada en la ciudad de Piura, en la cual la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso los criterios, metodología, estudios, informes y modelos económicos que sirvieron de base para la elaboración de su Propuesta Tarifaria.
84. Luego de evaluar los comentarios presentados por las partes interesadas, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0039-2019-CD-OSITRAN de 10 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita. Asimismo, se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo de Carga Rodante en el Terminal Portuario de Paita.
85. Con relación al mercado relevante del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo de la Carga Rodante, se determinó que el Concesionario carecía de poder de mercado, por lo que se determinó la desregulación de esos servicios. En particular, se evidenció la preferencia de los importadores por el Terminal Portuario del Callao, en el cual se realiza más del 95% de la importación de la carga rodante a nivel nacional vía marítima, por lo que se demostraría que es un competidor real para los puertos importadores de este tipo de carga.
86. Posteriormente, en setiembre de 2019, el Concesionario interpuso Recurso de Reconsideración contra la Resolución N° 0039-2019-CD-OSITRAN. Así, el 6 de noviembre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN, se declara fundado en parte el recurso de reconsideración, y se aprueba el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Paita, el mismo que asciende a -4,70%, tal como se muestra a continuación:

**Cuadro N° 15:
Factor de productividad calculado**

| | Promedio |
|--|---------------|
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía (ΔW^e) | 3,68% |
| Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa (ΔW) | 2,23% |
| Diferencia ($\Delta W^e - \Delta W$) | 1,45% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa (ΔPTF) | -6,22% |
| Tasa de variación promedio de la PTF de la economía (ΔPTF^e) | -0,08% |
| Diferencia ($\Delta PTF - \Delta PTF^e$) | -6,15% |
| Factor de Productividad de TPE | -4,70% |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



87. Cabe señalar que el factor de productividad aprobado se encontrará vigente hasta el 2 de octubre de 2024, y será aplicable a los siguientes servicios:

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

Servicios en función a la carga contenedorizada:

- **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

Servicios en función a la carga no contenedorizada:

- **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 2019

88. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas aplicadas a los servicios estándar durante 2019, en comparación con el año anterior. Como se aparecía, 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. 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.

Cuadro N° 16:
TARIFAS MÁXIMAS DE SERVICIOS ESTÁNDAR, 2018-2019
(Dólares sin IGV)

| CONCEPTOS | Unidad de cobro | 2018 | | 2019 | |
|--|-------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| | | Muelle Espigón ^{1/} | Muelle Contenedores ^{1/} | Muelle Espigón ^{2/} | Muelle Contenedores ^{2/} |
| Uso de amarradero | Metro eslora-hora | 0,61 | 1,03 | 0,61 | 1,05 |
| Operaciones de embarque y desembarque | | | | | |
| A la carga rodante | Tonelada | 44,09 | 41,29 | 44,09 | 42,23 |
| A la carga fraccionada | Tonelada | 14,33 | 13,43 | 14,33 | 13,73 |
| A la carga sólida a granel | Tonelada | 6,62 | 6,19 | 6,62 | 6,33 |
| A la carga líquida a granel | Tonelada | 1,66 | 1,55 | 1,66 | 1,58 |
| CARGA CONTENEDORIZADA | | | | | |
| Operaciones de embarque y desembarque | | | | | |
| Contenedores llenos y vacíos (20 pies) | Contenedor | 142,27 | 123,87 | 142,27 | 126,69 |
| Contenedores llenos y vacíos (40 pies) | Contenedor | 214,89 | 156,01 | 214,89 | 159,56 |
| Operación de transbordo | | | | | |
| Contenedores llenos (20 pies) | Contenedor | 96,36 | 123,87 | 96,36 | 126,29 |
| Contenedores llenos (40 pies) | Contenedor | 144,69 | 156,01 | 144,69 | 159,56 |
| Contenedores vacíos (20 pies) | Contenedor | 91,65 | 123,87 | 91,65 | 126,29 |
| Contenedores vacíos (40 pies) | Contenedor | 137,44 | 156,01 | 137,44 | 159,56 |

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

2/ Tarifas vigentes a partir del 01-01-2019

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

89. Como se aprecia en el cuadro anterior, durante 2019, la tarifa cobrada a la nave por el uso de amarradero en el muelle espigón (USD 0,61 por metro eslora-hora) es 58,1% de la tarifa cobrada en el muelle de contenedores (USD 1,05 por metro eslora-hora), resaltando que la tarifa por el uso de amarradero del muelle contenedores se incrementó un 1,94%, mientras que la del muelle espigón permaneció sin variaciones respecto al año anterior.
90. Respecto a las operaciones de embarque y desembarque, durante 2019, las tarifas aplicadas en el Muelle Espigón a la carga fraccionada, carga rodante, carga sólida a granel y carga líquida a granel permanecieron sin cambios respecto al año 2018. De otro lado, las tarifas a la carga fraccionada, carga rodante, carga sólida a granel y carga líquida a granel en el muelle contenedores se han incrementado en 2,2%, 2,3%, 2,3% y 1,9% respecto al año 2018, respectivamente. Con relación a los niveles tarifarios relativos entre muelles, las tarifas en el muelle espigón para los servicios a la carga fraccionada, carga rodante, carga sólida a granel y carga líquida a granel son 4,4%, 4,4%, 4,6% y 5,1% superiores que las del muelle de contenedores, respectivamente.
91. Con relación a la carga contenedorizada en las operaciones de embarque y desembarque de contenedores de 20 y 40 pies, se aprecia que las tarifas son menores en 12,3% y 34,7% en el Muelle de Contenedores respecto al Muelle Espigón, respectivamente. Por el contrario,



en el caso de las operaciones de transbordo, las tarifas son mayores en el Muelle Contenedores en niveles de entre 10,3% y 37,8%.

IV.2. Cargos de acceso

92. El 25 de mayo del año 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de TPE, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales.
93. En total, fueron 5 las empresas que brindaron el servicio de practicaje en el 2019²⁰. Al respecto, el 12 de setiembre de 2019, se firmó el contrato de cesión de posición contractual, mediante el cual TRAMARSA le cede a Tramarsa Flota S.A. todas las condiciones estipuladas en el contrato y adendas previas acordadas con la empresa TPE S.A. relativos al servicio de practicaje.
94. Finalmente, en el año 2019 se firmaron dos nuevos contratos de acceso para brindar el servicio de practicaje con las empresas Agental S.A.C. y SERPAC Portuaria S.A.C. En el Cuadro N° 16 se describen los contratos de acceso vigentes durante el año 2019:

Cuadro N° 17
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES
(Dólares, sin IGV)

| SERVICIO | DESDE | HASTA | RENOVACIÓN | MONTO |
|---|------------|------------|-----------------------------------|-------|
| REMOLCAJE | | | | |
| - | | | | |
| PRACTICAJE | | | | |
| Agental Perú S.A.C. | 1/7/2019 | 30/06/2020 | | 0,00 |
| SERPAC Portuaria S.A.C. | 13/09/2019 | 12/9/2020 | | 0,00 |
| Tramarsa Flota S.A. | 5/12/2012 | 8/12/2019 | Adenda N° 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 | 0,00 |
| Triton Maritime Services S.A. - TRIMSER | 5/11/2012 | 7/12/2019 | Adenda N° 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 | 0,00 |
| Nautilus S.A. | 8/12/2017 | 8/12/2020 | Adenda N° 1 y 2 | 0,00 |

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

IV.3. Servicios no regulados

95. 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.
96. En el siguiente cuadro, se muestra el detalle de los precios cobrados durante 2019 por cada uno de los servicios especiales brindados, según el tipo de carga atendida. Cabe señalar que, la mayor recaudación por servicio especial correspondió nuevamente al servicio de suministro de energía para la atención de contenedores refrigerados. En particular, durante 2019, el Concesionario obtuvo ingresos por 8,4 millones por la prestación del servicio de energía a la carga contenedorizada, lo que representó un incremento de 27,3% con relación al año anterior (USD 6,6 millones)²¹.

²⁰ Durante el año 2017, por disposición judicial, TPE se encargó de los servicios de remolcaje.

²¹ De acuerdo a la información remitida por TPE en sus EEEF.



**Cuadro N° 18:
PRECIO DE SERVICIOS ESPECIALES, 2019
(En USD, sin IGV)**

| Descripción del servicio | | Precios | | | | |
|--|--|--------------------|-------------------|------------|--------------|---------------|
| | | Contene- -dores | Fraccio- -nada | Rodante | G. Sólido | G. Líquido |
| Servicio a la nave y carga | | TEU | Ton | Ton | Ton | Ton |
| A la nave | | | | | | |
| Servicios especiales de estiba | Movilización de Carga a bordo / dentro de la misma bodega | 40 | 18 | 18 | 5,82 | |
| | Movilización vía muelle (por contenedor o tonelada carga rodante) | 80 | 36 | 76 | | |
| | Movilización vía patio / para otra bodega / otro nivel de la nave | 180 | 36 | 60 | 6,2 | |
| Otros servicios especiales | | | | | | |
| Otros servicios especiales | Apertura y cierre de tapas de las bodegas (por mantenimiento) 1/ | 130 | 130 | | 130 | 0,85 |
| | Control PBIP Operaciones no Reguladas (por vehículo o tonelada-día C. Fraccionada) | 50 | 0,17 | 50 | 50 | 50 |
| | Conexión / Desconexión a Bordo (por contenedor) | 8 | | | | |
| Otros servicios especiales a contenedores | Lectura de parámetros de contenedor refrigerado con uso DOWNLOAD (por contenedor) | 10 | | | | |
| | Seteo de contenedores refrigerados (por contenedor) | 30 | | | | |
| Almacenamiento | | | | | | |
| Almacenamiento de contenedores vacíos | Del día 3 al día 8 (por TEU/día) | 8 | | | | |
| | Del día 9 al día 15 (por TEU/día) | 10 | | | | |
| | Del día 16 en adelante (por TEU/día) | 15 | | | | |
| Almacenamiento de contenedores transbordo | Del día 3 al día 15 (por TEU/día) | 0 | | | | |
| | Del día 16 en adelante (por TEU/día) | 15 | | | | |
| A la carga | | | | | | |
| Almacenamiento de contenedores exportación | Del día 3 al día 10 (por TEU/día) | 8 | | | | |
| | Del día 11 al día 15 (por TEU/día) | 10 | | | | |
| | Del día 16 en adelante (por TEU/día) | 15 | | | | |
| Almacenaje de contenedores importación | Del día 3 al día 10 (por TEU/día) | 0 | | | | |
| | Del día 11 al día 15 (por TEU/día) | 5 | | | | |
| | Del día 16 en adelante (por TEU/día) | 15 | | | | |
| Almacenaje carga rodante | Del día 3 al día 8 (por tonelada/día) | | | 2,5 | | |
| | Del día 9 al día 15 (por tonelada/día) | | | 5 | | |
| | Del día 16 en adelante (por tonelada/día) | | | 10 | | |
| Almacenaje carga fraccionada | Del día 3 al día 8 (por tonelada/día) | | 0,17 | | | |
| | Del día 9 al día 15 (por tonelada/día) | | 0,34 | | | |
| | Del día 16 en adelante (por tonelada/día) | | 0,65 | | | |
| Asistencia a contenedores refrigerados | Suministro de energía (por contenedor-hora) | 2,5 | | | | |
| | Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set (por contendor-hora) | 18 | | | | |
| | Movilización para Inspección (ciclo completo para contenedor y tonelada en fraccionada, rodante y granel sólido) | 60 | 5 | 2,5 | 5 | |
| Servicios especiales - Otros | Movilización extra (por contenedor) | 45 | | | | |
| | Pesaje adicional (por contenedor, por unidad en rodante y en camión en granel líquido y sólido) | 20 | 50 | 20 | 20 | 20 |
| | Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas (por contendor) | 100 | A tratar | | | |
| | Aforo con uso de montacargas (TEU) | 45 | A tratar | | | |
| | Aforo con uso de cuadrilla y/o servicio de cuadrilla (por contenedor) / carga fraccionada por tonelada) | 100 | A tratar | | | |
| | Apertura del contenedor para retiro de carga parcial (por contenedor) | 150 | | | | |
| | Uso de Barrera de contención (por día-fracción) | 430 | 430 | 430 | 430 | 430 |
| Alquiler de equipos | Spreaders (por jornada) | 100 | 100 | 100 | | |
| | Montacarga (por hora) | 50 | 50 | 50 | | |
| | Portacontenedores (por hora) | 200 | 200 | 200 | | |
| | Uso de Grúa Móvil (por hora) | A tratar | | | | |

1/ En el caso de la carga líquida, la tarifa se cobra por toneladas
Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



97. Respecto a los servicios especiales que brinda el Concesionario, éstos comprenden los servicios especiales de estiba, el almacenamiento de contenedores, la asistencia a contenedores refrigerados y el alquiler de equipos y grúas.

Figura N° 4: Servicios especiales



(A) Servicio de asistencia a contenedor refrigerado, (B) Almacenamiento de contenedores (C) Uso de barreras de contención.

Fuente: Neptunia. Delmarcontenedores. Nauticexpo.

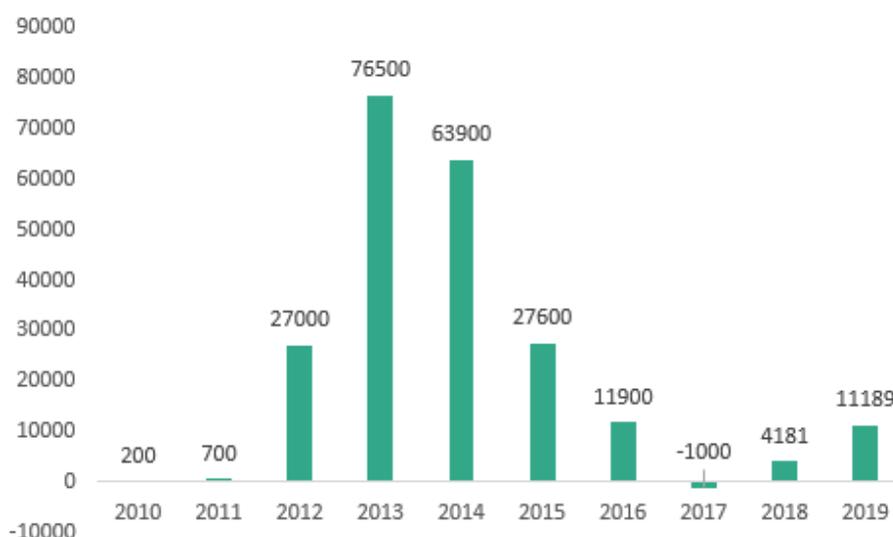
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversión ejecutada

98. Como ha sido mencionado, el Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,6 millones (incluye IGV) y debe ser ejecutado en 4 etapas, monto que incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
99. La Primera Etapa se inició el año 2012 y culminó tras 24 meses de ejecución de obras, en octubre del 2014 con la entrega oficial de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Acta de aprobación de Obras de la Primera Etapa. Esta etapa contempló la construcción de un nuevo Muelle de Contenedores con un amarradero de longitud mínima de 300 metros, un calado mínimo de -13 metros en el área de atraque, y un área de respaldo con patio de almacenamiento de 12,5 hectáreas.
100. De acuerdo al Contrato de Concesión, la segunda etapa de inversión se debe iniciar a partir de que se supere la demanda anual de 180 mil TEUs (ver Cuadro N°2). Al respecto, el Concesionario al término del año 2015 superó dicho umbral, al movilizar 210 mil TEUs. Por lo tanto, el Concesionario dio inicio a las obras que conciernen a dicha etapa.
101. La inversión ejecutada acumulada y reconocida por el OSITRAN hacia el año 2019 ascendió a USD 221,4 millones, lo cual representó un avance de 71,03% en el total compromiso total de inversión. Así, se han culminado las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a la etapa 1 y la etapa 2 del proyecto.



Gráfico N° 16:
NIVEL DE INVERSIÓN REFERENCIAL 2010-2019*
(Miles de USD, incluye IGV)



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

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V.2. Pagos al Estado

102. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario de Paita. El pago por el concepto de retribución representa el 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, más un importe anual de USD 196 mil en cumplimiento de la tercera cláusula de la Adenda N°1 al Contrato de Concesión.
103. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Cabe señalar que, dicho porcentaje está determinado en el artículo N° 14 de la Ley 26917.
104. Durante 2019, conforme a los Estados Financieros del Concesionario, el pago por ambos conceptos alcanzó la suma de USD 1,72 millones, lo cual representó un incremento de 14,7% con relación al año anterior (USD 1,5 millones).

VI. RESULTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de Resultados Integrales

105. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2019 y 2018 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2019 y 2018 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2019.



Cuadro N° 19:
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2018-2019
(En miles de dólares)

| | 2019 | 2018 | ANÁLISIS VERTICAL | | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|--|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
| | | | 2019 | 2018 | 2019 / 2018 |
| Ingresos por prestación de servicios portuarios | 30,569 | 24,941 | 100.0% | 75.9% | 22.6% |
| Ingresos por servicios de construcción | - | 7,906 | 0.0% | 24.1% | -100.0% |
| Ingresos de actividades ordinarias | 30,569 | 32,847 | 100.0% | 100.0% | -6.9% |
| Costos por prestación de servicios portuarios | (15,883) | (14,293) | -52.0% | -43.5% | 11.1% |
| Costos por prestación de servicios de construcción | - | (7,906) | 0.0% | -24.1% | -100.0% |
| Utilidad bruta | 14,686 | 10,648 | 48.0% | 32.4% | 37.9% |
| Gastos de administración | (4,986) | (3,843) | -16.3% | -11.7% | 29.7% |
| Otros ingresos | 338 | 125 | 1.1% | 0.4% | 170.4% |
| Otros gastos | - | (49) | 0.0% | -0.1% | -100.0% |
| Utilidad operativa | 10,038 | 6,881 | 32.8% | 20.9% | 45.9% |
| Ingresos financieros | 14,714 | 14,561 | 48.1% | 44.3% | 1.1% |
| Gastos financieros | (10,755) | (10,615) | -35.2% | -32.3% | 1.3% |
| Diferencia de cambio, neta | 77 | 122 | 0% | 0% | -36.9% |
| Utilidad antes de impuesto a la renta | 14,074 | 10,949 | 46.0% | 33.3% | 28.5% |
| Impuesto a la renta | (4,320) | (3,722) | -14% | -11% | 16.1% |
| Utilidad (pérdida) neta del ejercicio | 9,754 | 7,227 | 32% | 22% | 35.0% |

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

106. El estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias se componen de ingresos por prestación de servicios portuarios y de ingresos por servicios de construcción. En el ejercicio 2019, los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 30,6 millones²², registrándose un incremento de 22,6% respecto al ejercicio 2018²³. Durante este periodo no se han registrado ingresos ni costos por servicios de construcción, por lo que el incremento de los servicios portuarios explica principalmente el incremento de la utilidad bruta en 37,9%; así, en el ejercicio 2019 la utilidad bruta representa el 48,0% de los ingresos de actividades ordinarias.
107. En cuanto a los servicios a la nave, en el ejercicio 2019, estos ascendieron a USD 2,6 millones, representando el 5,2% de los ingresos totales, habiendo registrado un incremento de 15% con relación al año anterior (USD 2,3 millones para el 2018). El principal servicio a la nave es el uso de amarradero, el cual representó el 52,2% del total de ingresos por servicios a la nave generados en 2019 (USD 1,4 millones).
108. Respecto a los costos de operación de la concesión, estos se incrementaron un 11,1% con respecto al 2018, pasando de USD 14,3 millones a USD 15,9 millones. Los costos de servicios portuarios tuvieron incremento significativo en el periodo, al pasar de USD 14,3 millones a USD 15,9 millones (11,1%); mientras que los costos por la prestación de servicios de construcción tuvieron una reducción del 100% al pasar de los USD 7,9 millones en el ejercicio 2018 a cero en el ejercicio 2019; en tal sentido, la participación de los costos de operación y mantenimiento como porcentaje de los ingresos por actividades ordinarias aumentó, al pasar de 43,5% en el ejercicio 2018 a 52,0% en el ejercicio 2019.
109. Al respecto, cabe mencionar que todos los componentes de dichos costos se incrementaron durante 2019, a excepción de las partidas asesorías permanentes (-16,7%) y otros gastos (-11,9%), siendo los servicios prestados por terceros (34,5%) y las cargas de personal (16,7%) los que representaron los mayores costos portuarios de la concesión. El principal

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.

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 2019, el IMAG devengado ascendió a USD 19,7 millones; mientras que durante 2018 ascendió a USD 19,0 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.



aumento de los costos se registró en el rubro de servicios prestados por terceros, pasando de USD 4,8 millones en 2018 a USD 5,5 millones en 2019.

110. De otro lado, si bien los gastos de administración se incrementaron en 29,7%, aumentando su participación de 11,7% de los ingresos en 2018 a 16,3% de las actividades ordinarias en el 2019 (pasando de USD 3,8 millones a USD 5,0 millones), el aumento significativo de la utilidad bruta (48%) ha permitido obtener una utilidad operativa de USD 10,0 millones, representando un incremento de 45,9% respecto al ejercicio 2018. Los principales componentes de los gastos administrativos fueron las cargas de personal y el de servicios prestados por terceros, representando el 40,2% y 34,6% de los gastos de administración, respectivamente.
111. Respecto a los ingresos y gastos financieros, estos se mantuvieron estables en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, con incrementos de 1,1% y 1,3%, respectivamente. Considerando el incremento de 37,9% de la utilidad bruta, se obtuvo una utilidad neta de USD 9,8 millones, que representa un incremento de 35% respecto a la correspondiente al ejercicio 2018. Este resultado se explica principalmente por una mejora significativa en sus resultados operativos, lo cual es explicado principalmente por el incremento en la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.

VI.2. Estado de Situación Financiera

112. 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 2018 y 2019.

Cuadro N° 20:
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2018-2019
(En miles de dólares)

| ACTIVO | Al 31 de diciembre | | PASIVO Y PATRIMONIO NETO | Al 31 de diciembre | |
|---|--------------------|----------------|--|--------------------|----------------|
| | 2019 | 2018 | | 2019 | 2018 |
| ACTIVO CORRIENTE | 66 545 | 49 133 | PASIVO CORRIENTE | 27 289 | 11 304 |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 15 212 | 8 547 | Cuentas por pagar comerciales | 13 737 | 659 |
| Cuentas por cobrar comerciales | 7 760 | 3 606 | Retribuciones por pagar | 202 | 160 |
| Fondos restringidos | 37 475 | 34 006 | Tributos por pagar | 3 288 | 1 241 |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas | 2 310 | 1 559 | Cuentas por pagar a entidades relacionadas | 2 888 | 3 096 |
| Otras cuentas por cobrar | 2 435 | 581 | Intereses por pagar | 2 144 | 2 184 |
| Inventarios | 1 353 | 834 | Otras cuentas por pagar | 1 581 | 1 349 |
| | | | Préstamos y obligaciones | 3 449 | 2 615 |
| | | | PASIVO NO CORRIENTE | 112 542 | 114 922 |
| | | | Préstamos y obligaciones | 99 541 | 101 243 |
| | | | Pasivo por impuesto diferido | 13 001 | 13 679 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | 182 454 | 176 507 | TOTAL PASIVO | 139 831 | 126 226 |
| Activo financiero de la concesión | 146 664 | 152 454 | PATRIMONIO NETO | 109 168 | 99 414 |
| Activo intangible de la concesión | 33 896 | 22 455 | Capital social | 54 948 | 54 948 |
| Instalaciones, maquinaria y equipo | 1 785 | 1 432 | Reserva legal | 4 765 | 4 042 |
| Otros activos | 109 | 166 | Otras reservas | 1 327 | 1 327 |
| | | | Resultados acumulados | 48 128 | 39 097 |
| TOTAL ACTIVO | 248 999 | 225 640 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 248 999 | 225 640 |

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

113. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales en 10% entre 2018 y 2019, pasando de USD 225,6 millones a USD 249,0 millones. Esto se explica principalmente por el incremento de 35% en el activo corriente, debido a los mayores niveles de efectivo y equivalente de efectivo (que pasaron de USD 8,5 millones a USD 15,2 millones)²⁴. Por su parte, el activo no

²⁴ Los fondos restringidos corresponden al fideicomiso no discrecional suscrito con el Citibank del Perú S.A., (USD 21,6 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



corriente se incrementó en 3%, principalmente debido al mayor activo intangible de la concesión, el que se incrementó principalmente por las adiciones de Obras en curso, que pasaron de USD 209 mil a USD 13,3 millones²⁵.

114. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2019, los pasivos corrientes ascendieron a USD 27,3 millones, representando un incremento de 141,0% respecto al ejercicio 2018, principalmente explicado por un incremento de 13,1 millones en las cuentas por pagar comerciales, las que fundamentalmente corresponden a la adquisición de equipos y servicios para los proyectos de inversiones en el dragado de 14 metros del Terminal Portuario y el sistema de monitoreo de temperatura portuaria. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) se redujeron en 2%, al pasar de USD 115,0 millones en el ejercicio 2018 a USD 112,5 millones en el ejercicio 2019.
115. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a USD 109,2 millones en el ejercicio 2019, representando un incremento de 10% respecto al ejercicio 2018 (USD 99,4 millones), debido principalmente al aumento de los resultados acumulados de la empresa, los que pasaron de USD 39,1 millones a USD 48,1 millones en el mencionado periodo.

VI.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

116. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁶ y prueba ácida²⁷, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el caso del ratio de liquidez absoluta²⁸ se aprecia valores menores a 1,00, con lo cual los activos más líquidos de la concesión, como efectivo y equivalente de efectivo, cubren sólo una fracción del pasivo corriente, así por cada dólar de pasivo corriente en el ejercicio 2019, corresponde USD 0,56 de efectivo y equivalente de efectivo como respaldo.
117. A pesar que los ratios de liquidez del ejercicio 2019 indican la capacidad de la empresa para respaldar sus pasivos de corto plazo, se aprecia que estos han disminuido respecto al ejercicio 2018, así los ratios de liquidez clásica cayeron de 4,35 a 2,44, los ratios de prueba ácida disminuyeron de 4,27 a 2,39 y los ratios de liquidez absoluta disminuyeron de 0,76 a 0,56. Esta situación se debe principalmente a un incremento en el pasivo corriente, específicamente, un aumento significativo de las cuentas por pagar comerciales en USD 13,1 millones.

| Cuadro N° 21: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2018-2019 | | |
|--|------|------|
| Ratios | 2019 | 2018 |
| Liquidez clásica | 2,44 | 4,35 |
| Prueba ácida | 2,39 | 4,27 |
| Liquidez absoluta | 0,56 | 0,76 |

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

completaron al 31 de diciembre de 2019 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.

²⁵ Los ingresos por el servicio de construcción o mejora requerida por la infraestructura para prestar los servicios se reconocen con cargo a un activo intangible, debido a que generarían beneficios económicos mediante remuneración tarifaria.

²⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁷ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



b) Análisis de ratios de endeudamiento financiero

118. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁹, Endeudamiento del Activo³⁰, e Índice de Solvencia³¹, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa se ha mantenido estable. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que si bien el nivel de apalancamiento se ha mantenido estable, en términos de la Calidad de la Deuda³², se evidencia un aumento del pasivo corriente en el ejercicio 2019.
119. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 1,3 de deuda, lográndose estabilidad en la relación recursos de terceros vs recursos propios, desde que en el ejercicio 2018 dicho ratio fue también de 1,3.
120. El ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 56,2% por el pasivo total. En el ejercicio 2018 el valor de este ratio es de 55,9%, denotando una estabilidad en la estructura de financiamiento del activo total.
121. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 19,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 9,0% en el ejercicio 2018, lo cual refleja que la empresa ha aumentado sustancialmente su endeudamiento de corto plazo.
122. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,8 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa Para el ejercicio 2018 este indicador fue también de 1,8, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa mantuvo estable la relación activo total sobre pasivo total.

**Cuadro N° 22:
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2018-2019**

| Ratios | 2019 | 2018 |
|--------------------------|-------|-------|
| Deuda - Patrimonio | 1,3 | 1,3 |
| Endeudamiento del Activo | 56,2% | 55,9% |
| Calidad de la Deuda | 19,5% | 9,0% |
| Índice de Solvencia | 1,8 | 1,8 |

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c) Análisis de ratios de rentabilidad

123. 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 bruto³³ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 48,0% y en el ejercicio 2018 fue de 32,4%. Respecto al margen operativo³⁴, este fue de 20,9% en el 2018 creciendo a 32,9% en el 2019.
124. Estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido proporcionalmente mayor al incremento de los costos y gastos operativos. De igual forma,

²⁹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

³⁰ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

³¹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³² Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³³ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³⁴ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



el margen neto³⁵ presenta un aumento entre el 2018 (22,0%) y el 2019 (31,9%). Este indicador muestra que en 2019 que por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene USD 31,9 de utilidad neta (USD 22 en 2018), mejorando respecto al ejercicio 2018, no sólo por la mejora de la utilidad operativa, sino también por la reducción de gastos financieros.

125. El margen EBITDA³⁶ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2019 el margen de EBITDA es de 39,5%, y en el ejercicio 2018 es de 25,7%, resultados que se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
126. El ROE³⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 mejora respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 8,9 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 7,3 de utilidad. El incremento del valor de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta.
127. De la misma forma, el ROA³⁸ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta un aumento de 3,2% en 2018 a 3,9% en el 2019, explicándose por el aumento de la utilidad neta y en general a la mejora de los resultados operativos.

| Cuadro N° 23: RATIOS DE RENTABILIDAD, 2018-2019 | | |
|--|-------------|-------------|
| Ratios | 2019 | 2018 |
| Margen Bruto | 48,0% | 32,4% |
| Margen Operativo | 32,8% | 20,9% |
| Margen Neto | 31,9% | 22,0% |
| Margen EBITDA | 39,5% | 25,7% |
| ROE | 8,9% | 7,3% |
| ROA | 3,9% | 3,2% |

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 - Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³⁶ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁸ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



VII. CONCLUSIONES

128. La evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita durante el año 2019 permite extraer las siguientes conclusiones:

- (i) En 2019, el TPE atendió un total 511 naves, un 7,1% más con respecto al año 2018. Asociado al incremento de las naves atendidas, el volumen total de carga movilizada se incrementó 10,1%, pasando de las 2,5 millones de toneladas a las 2,7 millones de toneladas, lo que se explica en los crecimientos tanto la carga contenedorizada, como de la carga de granel sólido, que registraron tasas del 7,2% y 9,3% respecto a niveles del año anterior, respectivamente.
- (ii) En relación al tipo de carga, durante 2019, se movilizaron principalmente carga de contenedores (72,6%) y carga a granel sólido (20,6%); mientras que el resto de carga correspondió a granel líquida (4,3%) y fraccionada (2,6). Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 66,4% y las importaciones el 33,5%; mientras que el cabotaje, transbordo y tránsito fueron prácticamente nulos (0,1%).
- (iii) Durante 2019, se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el Terminal Portuario de Paita. Asimismo, se aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en un nivel de -4,80%, el que se encontrará vigente hasta el 2 de octubre de 2024.
- (iv) La inversión ejecutada acumulada y reconocida por el OSITRAN hacia el año 2019 ascendió a USD 221,4 millones, lo cual representó un avance de 71,03% en el total compromiso total de inversión.
- (v) Los pagos efectuados por el Concesionario al Estado Peruano por concepto de retribución a la APN y aportes por regulación al OSITRÁN, ascendieron a USD 1,72 millones, lo cual representó un incremento de 14,7% con relación al año anterior (USD 1,5 millones).
- (vi) En cuanto a la evolución del desempeño financiero, la empresa ha obtenido una utilidad neta positiva de USD 9,8 millones, mejorando su desempeño en relación al obtenido en el ejercicio anterior (USD 7,23 millones). Esto se explica principalmente por una mejora significativa en sus resultados operativos, a partir de una mayor eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.
- (vii) Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, debido a que en el ejercicio 2019 se ha incrementado el activo total con financiamiento de terceros y recursos propios, lo que permitió mantener estable el nivel de apalancamiento de la empresa. El financiamiento con recursos propios ha sido posible debido a que la empresa obtuvo utilidades en el ejercicio 2019 y no efectuó pago de dividendos.



Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

| Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta | | | |
|--|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| N° | Tema | Contenido | Ref. |
| 1 | Infraestructura | Terminal Portuario de Paíta | Cláusula 2.1. y 2.4. (p. 23) |
| 2 | Fecha de suscripción | 09 de septiembre de 2009 | Contrato de Concesión |
| 3 | Plazo de concesión | 30 años | Cláusula 4.1. (p. 31) |
| 4 | Factor de competencia | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <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 La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9. ▪ 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**

| N° | 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) |
| 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. | Cláusula 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75) |



| Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta | | | |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|
| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. | |
| 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. | Cláusula 8.14. (p. 54) |
| 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 Otras cargas: 150 t/h | Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3 |



| Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta | | | |
|--|---------------------------------|---|------------------------|
| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
| 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> Nuevo Muelle USD 1,00 Espigón Existente USD 0,55 ▪ En función a la carga: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Carga Rodante (ton)</u> Ambos muelles USD 40,00 - <u>Carga Fraccionada (ton)</u> Ambos muelles USD 13,00 - <u>Contenedor 20"</u> Nuevo Muelle USD 120,00 Espigón Existente USD 130,00 - <u>Contenedor 40"</u> Nuevo Muelle USD 151,43 Espigón Existente USD 195,00 - <u>Granel Sólido (ton)</u> Ambos muelles USD 6,00 - <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u> 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 – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita**

| N° | Tema | Contenido | Ref. |
|----|-----------------------------------|---|------------------|
| 25 | Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG | <p><u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u></p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV) <i>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</i></p> <p><u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u></p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV) Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV) Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV) Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV) Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV) Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV) Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV) Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV) Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV) Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV) <i>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</i></p> | Cláusula 10.1.2. |



Anexo N° 2: Resumen Estadístico

INDICADORES ANUALES: Termina Portuario de Palta – TPE

Modalidad de concesión: Autosostenible

Plazo de concesión: 30 años

Periodo: 2010-2018

| <i>a. Tráfico</i> | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Indicador | Unidad de | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Naves atendidas (Alto | Unidades | 405 | 470 | 440 | 477 | 514 | 496 | 493 | 495 | 477 | 511 |
| Carga total atendida | Toneladas | 1108 000 | 1 410 979 | 1 513 919 | 1 519 122 | 1 711 874 | 2 227 431 | 2 138 610 | 2 095 622 | 2 489 744 | 2 742 763 |
| <i>Carga por tipo de operación:</i> | | | | | | | | | | | |
| 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 | 1 821 660 |
| Importación | Toneladas | 266160 | 390 881 | 367 488 | 407 460 | 475 606 | 910 749 | 813 169 | 775 025 | 865 380 | 920 228 |
| Cabotaje | Toneladas | 44 360 ^{a/} | 22 646 | 12 699 | 12 826 | 41 818 | 4 322 | 7 019 | 19 385 | 5 081 | 74 |
| Transbordo | Toneladas | | 469 | 200 | 3 569 | 1 039 | 1 592 | 5 340 | 17 826 | 2 649 | 1 520 |
| Tránsito | Toneladas | | | 70 | 206 | | 57 | | | 246 | |
| <i>Carga por tipo de producto:</i> | | | | | | | | | | | |
| 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 | 1 991 658 |
| Fracionada | Toneladas | 66 540 | 32 902 | 59 341 | 59 341 | 53 834 | 23 428 | 40 486 | 35 623 | 43 539 | 71 321 |
| Graneles Líquidos | Toneladas | 33 270 | 27 053 | 42 767 | 42 767 | 64 446 | 35 792 | 52 185 | 52 544 | 71 812 | 116 732 |
| Graneles Sólidos | Toneladas | 221 800 | 239 421 | 259 428 | 259 248 | 280 409 | 739 833 | 573 369 | 515 542 | 516 036 | 563 770 |
| Rodante | Toneladas | | | | | | | | | | |
| Contenedores (unidades) | Unidades | 75 952 | 89 903 | 96 087 | 96 087 | 109 447 | 119 346 | 123 520 | 128 295 | 152 323 | 163 736 |
| Contenedores (TEUs) ^{1/} | Unidades | 126 466 | 152 154 | 165 751 | 165 751 | 192 628 | 210 595 | 215 014 | 223 384 | 270 835 | 297 019 |
| <i>b. Ingresos</i> | | | | | | | | | | | |
| Ingresos | Unidad de | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| <i>Servicios a la carga:</i> | | | | | | | | | | | |
| Manipuleo | Miles de | 14 537 | 16 864 | 19 100 | 20 428 | 21 238 | 19 046 | 21 479 | 21 381 | 25 843 | 28 798 |
| Suministro de energía | Miles de | 237 | 902 | 1 920 | 2 156 | 3 188 | 3 671 | 4 242 | 4 377 | 6 636 | 8 442 |
| Almacenaje | Miles de | 33 | 36 | 94 | 177 | 114 | 162 | 481 | 146 | 206 | 435 |
| Alquiler de equipos | Miles de | 69 | 82 | 47 | 80 | 37 | 38 | 153 | 64 | 97 | 57 |
| Otros servicios | Miles de | 370 | 736 | 942 | 1 804 | 3 098 | 8 590 | 7 731 | 7 318 | 8 912 | 9 996 |
| <i>Servicios a la nave:</i> | | | | | | | | | | | |
| Movilización de carga | Miles de | 112 | 88 | 1 009 | 141 | 235 | 205 | 549 | 342 | 822 | 1 138 |
| Amarradero | Miles de | 454 | 812 | 194 | 1 075 | 1 081 | 1 451 | 1 549 | 1 576 | 1 309 | 1 375 |
| Servicios de apoyo | Miles de | 11 | 54 | 93 | 229 | 225 | 172 | | | | |
| Otros servicios | Miles de | 100 | 303 | 604 | 741 | 715 | 324 | 249 | 251 | 154 | 115 |
| <i>Otros Ingresos:</i> | | | | | | | | | | | |
| Servicios portuarios imputados a activos | Miles de dólares | | | | | | -16 131 | -17 000 | -18 068 | -19 038 | -19 787 |
| Ingresos por servicios de Construcción | Miles de dólares | | | 39 201 | 79 739 | 36 459 | 78 | 14 429 | 6 527 | 7 906 | |
| Total | | 15 923 | 19 877 | 63 204 | 106 570 | 66 390 | 17 606 | 33 763 | 23 914 | 32 847 | 30 569 |

a/ Incluye cabotaje, tránsito y transbordo

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

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

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante