

2012

Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paíta



Gerencia de Regulación



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1. Tráfico de naves.....	11
IV.2. Tráfico de carga	11
V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	14
V.1. Tarifas reguladas	14
V.2. Cargos de acceso	15
VI. INVERSIONES.....	17
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	18
VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
V.1. Niveles de servicio y productividad	22
V.2. Ocupación de amarradero	23
V.3. Reclamos.....	23
IX. PAGOS AL ESTADO.....	24
ANEXO	25

Cuadros

Cuadro N° 1: Tarifas servicios estándar.....	15
Cuadro N° 2: Contratos de acceso vigentes de practicaje y remolcaje	16
Cuadro N° 3: Estado de ganancias y pérdidas	19
Cuadro N° 4: Balance general	20
Cuadro N° 5: Ratios financieros	21
Cuadro N° 6: Niveles de servicio y productividad 1	22
Cuadro N° 7: Niveles de servicio y productividad 2	23
Cuadro N° 8: Retribuciones por pagar	24

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2011-2012.....	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2011-2012	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga según tipo de operación 2012	12
Gráfico N° 4: Tráfico de carga según tipo de carga 2012	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga contenedorizada.....	13
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel	13
Gráfico N° 7: Ingresos portuarios 2012.....	18
Gráfico N° 8: Ocupación de amarradero	23

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Futuro Terminal Portuario de Paita	6
Ilustración N° 2: Esquema de servicios portuarios	8
Ilustración N° 3: Inversión comprometida	17

INFORME DE DESEMPEÑO 2012

TERMINAL PORTUARIO DE PAITA - TPE



Resumen Ejecutivo

El 9 de setiembre de 2009, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos S.A., para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y operación del Terminal Portuario de Paita (en adelante TPP). Este puerto es el principal del norte peruano y uno de los más importantes a nivel nacional.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Accionistas de la Concesión	Cosmos Agencia Marítima: 50% Terminal de Portugal-Tertir: 40% Mota-Engil S.A.: 10%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional.
Inversión comprometida	USD 226,9 millones ¹
Inversión realizada al 2012	USD 27,8 millones
Inicio de la Concesión	09 de setiembre de 2009
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	1

La importancia del proyecto, ubicado a unos 56 Km al oeste de la ciudad de Piura, radica en ser parte del Proyecto IIRSA Norte, el cual contempla la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conecta la costa norte del Perú con Brasil, a través de la carretera del mismo nombre y hasta la ciudad peruana de Yurimaguas, terminando la conexión por vía fluvial. Además, tiene como zona natural de influencia a las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.

En el año 2012, el TPP atendió 440 naves que movilizaron un total de 1,5 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de exportación (74,9% del total). Asimismo, movilizó 165 miles de TEUs.

¹ Inversión comprometida incluye IGV.

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos portuarios por un monto de USD 24,0 millones, este nivel de ingresos se vio influenciado tanto por el aumento del tráfico de carga como por el reajuste tarifario de los Servicios Estándar.

En el año 2012, TPE cumplió con mantener los indicadores "Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía" y "Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía", por debajo del promedio exigido (20 minutos); sin embargo para el indicador "Rendimiento de embarque o descarga de granel líquido", "Rendimiento de embarque o descarga de mercancía general" y "Tiempo de espera de la nave" se observan promedios inferiores a los exigidos en el Contrato de Concesión. Debido a lo anterior, OSITRAN impuso las penalidades correspondientes a dichos incumplimientos, las cuales ascendieron a S/. 32,1 miles.

La información financiera indica que TPE registró durante el año 2012 ingresos totales por USD 63,2 millones, de los cuales el 6,0% representó la ganancia neta del periodo (USD 3,8 millones). A partir del Balance General, puede observarse que la empresa ha incrementado sus activos totales en 12 veces, pasando de USD 13,5 millones en el año 2011 a USD 156,2 millones en el año 2012.

Asimismo, se observa que el Concesionario ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, debido al incremento de los gastos administrativos, gastos de ventas y gastos financieros. Por otro lado, TPE es una empresa apalancada, toda vez que se financia principalmente con deuda (aproximadamente en un 73%); y ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, durante el año 2012 el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 1,3 millones y S/. 0,6 millones, respectivamente, lo que implicó incrementos de 17,5% en ambos conceptos con respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2012

TERMINAL PORTUARIO DE PAITA - TPE



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paíta, fue suscrito el 9 de setiembre del año 2009 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Terminales Portuarios Euroandinos S.A., y tiene una vigencia de 30 años.
2. 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 Adicionales². 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 Adicionales³ y la caducidad de la Concesión⁴.
3. La Concesión del Terminal Portuario de Paíta comprende 4 etapas: (i) Construcción del muelle de contenedores, (ii) Equipamiento portuario adicional, (iii) Reforzamiento del muelle espigón existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores y, (iv) Comprenden las obras de inversión adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para operar el Terminal Portuario.

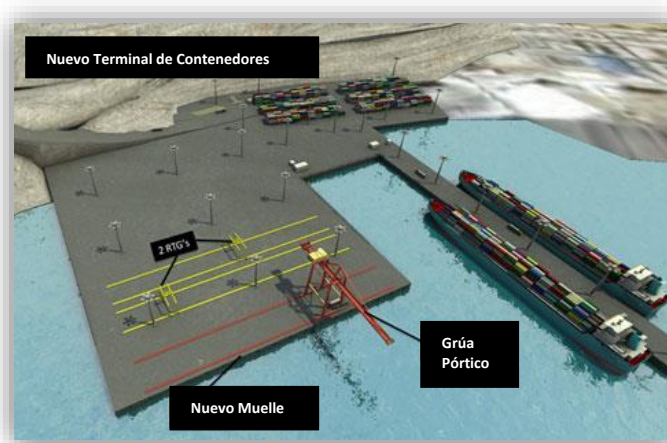


Ilustración N° 1: FUTURO TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

² 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".

³ 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.

⁴ 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.

4. La inversión referencial asciende a USD 266,9 millones (incluido IGV), este monto incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de obras adicionales. El Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones.
5. El TPP fue concesionado bajo el esquema monooperador (i.e. verticalmente integrado), teniendo el Concesionario derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusulas 2.5 del Contrato de Concesión). Sólo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN y el Reglamento de Acceso (REA) del Concesionario.
6. 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 utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X⁵. Durante los 5 primeros años, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
7. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
8. 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.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁶.

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

II. Servicios prestados

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

II.1. SERVICIOS ESTÁNDAR

11. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al terminal hasta que la nave en que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de la descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por parte del usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta un tiempo determinado libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
12. De acuerdo a la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios Estándar en función a la nave:

El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye el servicio de amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.



Ilustración N° 2: ESQUEMA DE SERVICIOS PORTUARIOS

b) Servicios Estándar en función a la carga:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. En el caso del muelle de contenedores, este servicio comprende el uso de la grúa pórtico.

La tarifa por este servicio 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.

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.

Es importante destacar que, usualmente, para el servicio de transbordo de carga dentro del Terminal, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

II.2. SERVICIOS ESPECIALES

13. 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.
14. Entre los servicios especiales destacan el de asistencia de contenedores refrigerados (*reefer*), cambio de posición de contenedores, almacenaje de contenedores (exportación e importación), pesaje adicional y alquiler de equipos.

II.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO

15. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, 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 practicaje⁷ y remolcaje⁸. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidades Esenciales (Obras de abrigo y defensa, señalización portuaria, pozo de maniobras y rada interior) con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
16. 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.

⁷ 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, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro dentro del área de maniobras de TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura de Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

⁸ El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

III. Hechos de importancia

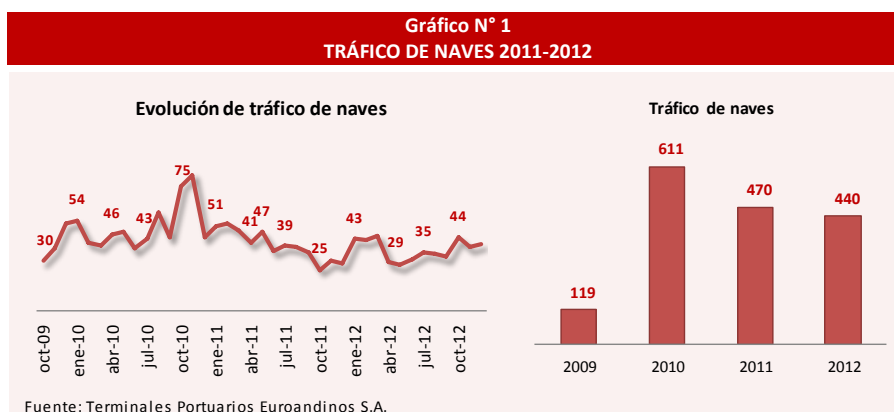
Interpretación de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión

17. Con fecha 30 de marzo del año 2012, el Consejo Directivo de OSITRAN acordó, mediante Acuerdo 411-CD-OSITRAN, el inicio de procedimiento de interpretación de oficio de la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, con el fin de determinar si las actividades de “apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos”, y “uso de barreras de contención” forman o no parte del Servicio Estándar.
18. Así, el Consejo Directivo de OSITRAN mediante Resolución N° 40-2012-CD-OSITRAN interpretó que las actividades de apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos, tanto en tierra como en la nave, son necesarias o indispensables para completar el proceso de embarque o descarga de la carga líquida a granel, por lo tanto forma parte del Servicio Estándar.
19. Por otro lado, el uso de barreras de contención no resulta indispensable desde el punto de vista operativo-portuario para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Portuario de Paita, de esta manera constituye un Servicio Especial.

IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

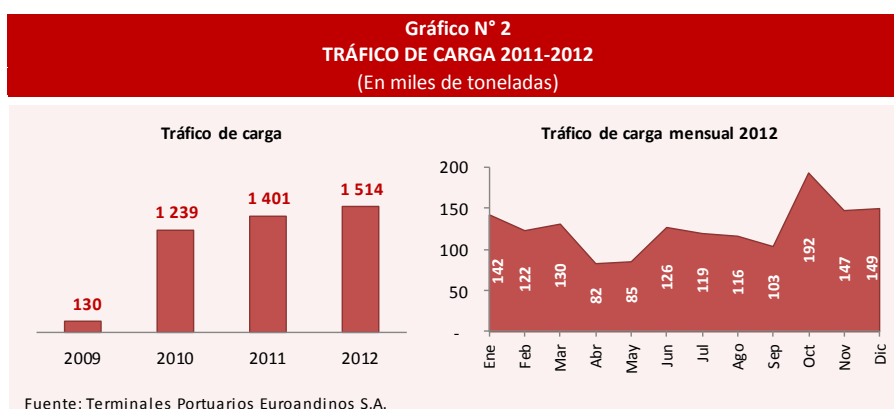
20. En el año 2012, TPE atendió 440 naves, cantidad inferior en 30 naves con respecto al resultado del año anterior. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue marzo con un total de 45 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue mayo (27 naves atendidas).



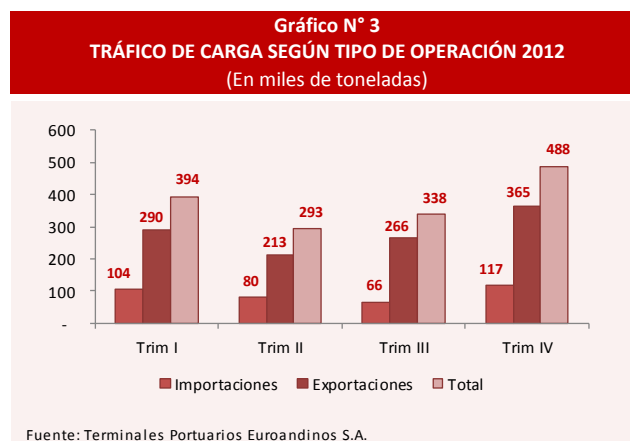
21. Con respecto a las naves que arribaron al Terminal Portuario durante el año 2012, el 67,7% fueron de tipo portacontenedores; seguido por las naves de tipo granelero (7,0%) y de mercancía general (6,4%). Además, las principales líneas navieras que llegaron al TPP fueron: Maersk Line, Hapag Lloyd Corporation, Hamburg Süd, Compañía Sudamericana de Vapores, Mediterranean Shipping Company, entre otras.

IV.2. TRÁFICO DE CARGA

22. Durante el año 2012, el Concesionario movilizó un total de 1,51 millones de toneladas, 8,0% superior a lo registrado el año anterior. El tráfico mensual fue de 126,16 miles de toneladas en promedio, siendo octubre el mes con mayor tráfico (12,7% del total). Caso contrario ocurrió en abril, que registró la menor carga transportada de dicho año (5,4% del total de carga).



23. El mayor volumen de carga transportada fue consecuencia del incremento de la carga de exportación en 13,7% con respecto al 2011, este tipo de carga representa el 74,9% del total. Por otro lado, este efecto se vio debilitado por la carga movilizada por medio de operaciones de cabotaje, importación y transbordo, las que sufrieron durante el año 2012 caídas de 43,9%, 3,6% y 57,4%, respectivamente, con relación a lo obtenido el año anterior.

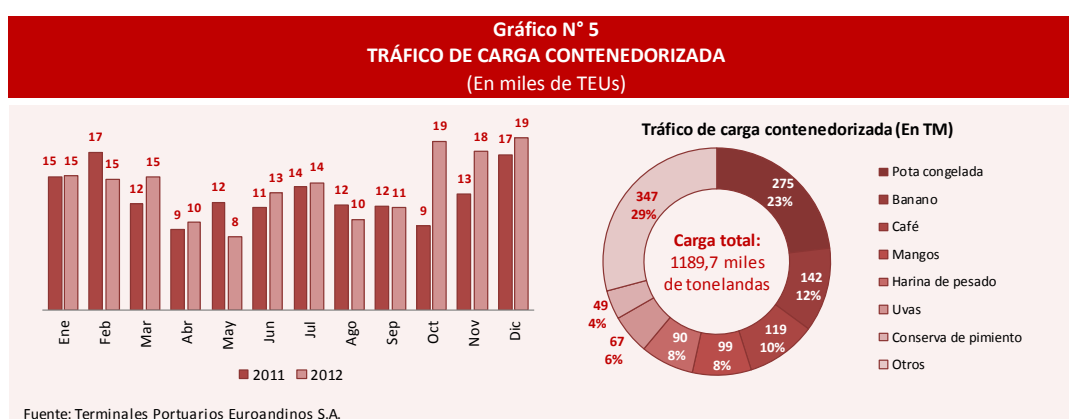


24. Al analizar el tráfico del año 2012 de manera trimestral, se observa que tanto el primer como el cuarto trimestre del año registraron el mayor nivel de tráfico. Lo anterior es consecuencia de que en estos periodos se exporta el mayor volumen de productos agroindustriales, como el mango y los plátanos o bananas, que provienen del área de influencia directa del TPP (Amazonas, Piura, Tumbes, Lambayeque y Cajamarca).
25. Cabe resaltar que el Terminal Portuario de Paita tiene la capacidad de movilizar carga de tipo contenedorizada, sólido a granel, líquido a granel, carga fraccionada y carga rodante. Así, el volumen de carga contenedorizada participó con el 78,6% del total de carga transportada en el año 2012; seguido por la carga sólida a granel con el 15,0%.



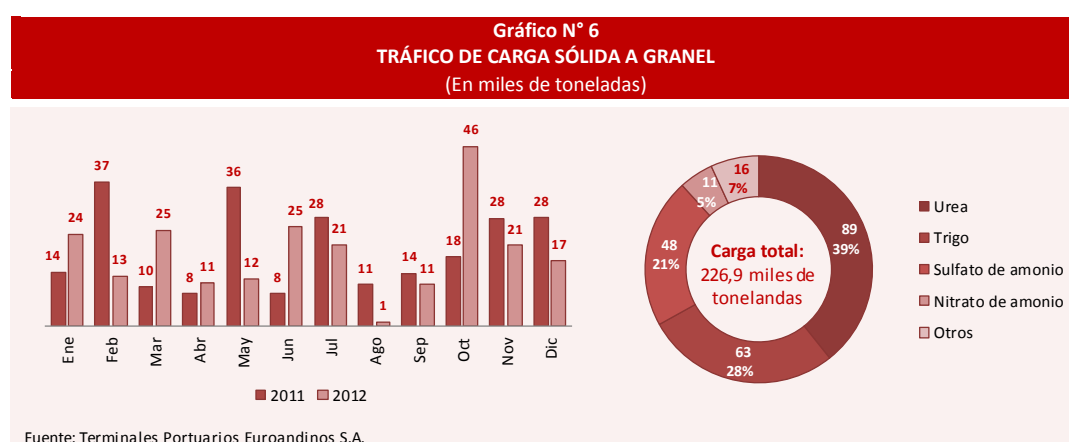
IV.3. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA

26. En el año 2012, el volumen de carga contenedorizada movilizada por el TPP fue de 165 miles de TEUs, resultado superior en 8,7% a lo registrado en el año anterior. Al analizar el tráfico mensual de este tipo de carga, se observa que diciembre movilizó la mayor de contenedores con 19 miles de TEUs.
27. El resultado obtenido durante el año 2012 fue impulsado por el incremento de las exportaciones e importaciones en 25,6% y 10,0%, respectivamente; sin embargo, este efecto se vio debilitado debido al descenso de la carga movilizada mediante cabotaje (26,7%). Cabe destacar que los principales productos transportados de manera contenedorizada fueron: pota congelada (23,1%), Banano (12,0%), Café (10,0%), Mangos (8,4%) y Harina de pescado (7,6%).



IV.4. TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL

28. Durante el año 2012, la carga sólida a granel movilizada por el TPP alcanzó los 226,9 miles de toneladas, volumen inferior en 5,2% respecto a lo obtenido el año anterior. Con respecto al tráfico de carga por productos, los más importantes fueron la urea, trigo y el sulfato de amonio, las que presentaron variaciones de 23%, -18% y -2% respectivamente, respecto al año 2011.



V. Evolución de tarifas

V.1. TARIFAS REGULADAS

29. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios y TPE está facultado a cobrar un precio por ello. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por Contrato de Concesión.
30. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones el 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.
31. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del muelle de contenedores, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : Retail Price Index, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)⁹ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

32. 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 OSITRAN y será revisado cada cinco años.
33. 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 OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el RPI.
34. De esta manera, en el año 2012 las tarifas de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga fueron ajustadas por la inflación de los EEUU¹⁰, la cual ascendió a 3,53%. El nuevo tarifario entró en vigencia el 1 de junio de 2012.

⁹ 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).

¹⁰ Correspondiente al periodo octubre de 2010 a octubre de 2011.

Cuadro N° 1				
TARIFAS SERVICIOS ESTÁNDAR				
(En USD, sin IGV)				
VIGENTE A PARTIR DE:	2011		2012	
SERVICIOS ESTÁNDAR A LA NAVE				
Uso de amarradero	0,56		0,58	
Uso de amarradero remolcadores de puerto	0,10		0,10	
Uso de amarradero para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	0,30		0,31	
SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA FRACCIONADA				
Embarque o descarga	13,15		13,61	
SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA RODANTE				
Embarque o descarga	40,47		41,90	
SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA SÓLIDA A GRANEL				
Embarque o descarga	6,07		6,28	
SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA LÍQUIDA A GRANEL				
Embarque o descarga	1,52		1,57	
SERVICIOS ESTÁNDAR PARA CONTENEDORES				
	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
EMBARQUE O DESCARGA				
Contenedores llenos	131,51	197,28	136,15	204,23
Contenedores vacíos	131,52	197,28	136,15	204,23
TRANSBORDO				
Contenedores llenos	89,24	133,95	92,39	138,67
Contenedores vacíos	84,84	127,24	87,83	131,73

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

V.2. CARGOS DE ACCESO

35. 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 Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., 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 mencionados.
36. Durante el año 2012, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios los 5 contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideraron un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 0,03 por TRB¹¹, respectivamente. En total, son 2 empresas de servicios de remolcaje y 3 empresas de practicaje; de éstas la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) e Ian Taylor Perú SAC. brindan ambos servicios.
37. Al cierre del año 2012, se renovaron los contratos de acceso de remolcaje (Adenda N° 1) por un año más de lo establecido en el contrato principal, y se suscribieron 3 nuevos contratos de acceso para brindar el servicio de practicaje.

¹¹ Tonelada de registro bruto.

Cuadro N° 2
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE
 (En USD, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
REMOLCAJE				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA Ian Taylor Perú SAC.	07/12/2011	06/12/2012	Adenda N° 1	0,003 x TRB
	04/05/2012	03/05/2013	Adenda N° 1	0,003 x TRB
PRACTICAJE				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA Ian Taylor Perú SAC.	05/11/2012	04/11/2013	Nuevo Contrato	0,00
	05/11/2012	04/11/2013	Nuevo Contrato	0,00
Triton Maritime Services SA.	05/11/2012	04/11/2013	Nuevo Contrato	0,00

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

VI. Inversiones

38. El Contrato de Concesión, establece las obras mínimas y obras de inversión adicional que el Concesionario deberá realizar durante la vigencia de la Concesión, las cuales se encuentran distribuidas en cuatro etapas de la siguiente manera:
- **Etapas 1:** Construcción del Muelle de Contenedores que comprende dragado a menos de 13 m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 hectáreas e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
 - **Etapas 2:** Comprende el equipamiento portuario adicional exigido cuando la demanda alcance los 180 miles de TEU por año, según lo establecido en el Anexo 9¹².
 - **Etapas 3:** Reforzamiento del Muelle Espigón existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 miles de TEU por año, según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo N°9.
 - **Etapas 4:** La cual comprenderá las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPE.
39. La inversión referencial en la Concesión fue de USD 226,9 millones (incluido IGV), los cuales se encuentran distribuidos en tres etapas obligatorias y una adicional, de acuerdo la siguiente ilustración:

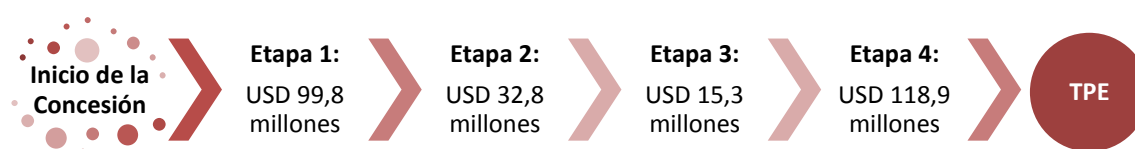


Ilustración N° 3: INVERSIÓN COMPROMETIDA

40. Durante el proceso de adjudicación de la buena pro, el Concesionario se comprometió a invertir un total de USD 118,9 millones (incluye IGV) como parte de las Inversiones Adicionales. Este monto deberá invertirse en la ejecución de las siguientes obras: (i) vías de acceso terrestre al Terminal Portuario, (ii) ampliación y dragado del Muelle Espigón Existente, (iii) construcción del segundo amarradero y patio del muelle de contenedores, (iv) adquisición de equipos para manejo de carga contenedorizada, (v) ampliación de áreas de almacenamiento, y (vi) obras adicionales para la protección y seguridad portuaria.
41. La ejecución de obras correspondientes a la primera etapa del proyecto empezaron el 11 de junio del año 2012, las que requirieron una inversión de USD 27,8 millones (12,3% de la inversión referencial).

¹² En el Apéndice 1 y Apéndice 2 del mencionado Anexo 9 se detallan las Inversiones Mínimas y la Inversión Adicional requeridas, respectivamente.

VII.Resultados financieros

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

42. En el año 2012, TPE obtuvo ingresos por un monto de USD 63,2 millones, 3 veces lo registrado el año anterior (USD 19,8 millones). Este resultado se debe a los ingresos por el servicio de construcción o mejora de obras obligatorias³³ (Construcción y equipamiento del Terminal de Contenedores), el cual representa el 62,0% de los ingresos totales del año 2012.
43. Del mismo modo, los ingresos portuarios alcanzaron los USD 24,0 millones, 20,8% superior a lo registrado el año anterior. Esto sustentado en la mayor facturación por los servicios especiales, los cuales aumentaron en 99,1% con respecto al año anterior. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron: Manipuleo (79,6%), Suministro de energía (8,0%) y Uso de amarradero (4,2%).



44. Durante el año 2012, los costos totales superaron los USD 46,1 millones, representando el 72,9% de los ingresos registrados durante el mismo año. Este incremento se debe a los mayores costos por el servicio de construcción, los que representan el 83,8% de los costos totales del año 2012. Asimismo, los costos operativos aumentaron en 25,8% con respecto al año 2011, a raíz del incremento de los costos relacionados a la prestación de servicios portuarios (en particular los costos de los servicios prestados por terceros¹⁴). Como consecuencia de ello, la empresa durante el año 2012 registró una utilidad bruta de USD 11,1 millones.
45. Asimismo, se observa que los gastos de administración y gastos de ventas aumentaron en 12,2% con relación al año 2011, este efecto fue explicado por el mayor gasto en carga de personal y cargas diversas de gestión, las cuales participaron con el 14,0% y 34,0% del total de gastos de administración y gastos de ventas, respectivamente. Así, la utilidad operativa alcanzó los USD 14,1 millones.

³³ Estos ingresos se reconocen con cargo a un activo financiero (cuentas por cobrar) debido a que, conforme presta estos servicios, TPE adquiere el derecho contractual de recibir efectivo mediante el Ingreso Mínimo Garantizado, el cual entregara el Concedente al Concesionario.

¹⁴ Los servicios prestados por terceros incluyen los servicios de embarque o desembarque, alquiler de equipos, servicios de transporte y manipuleo de carga.

46. Sobre la base de lo señalado en los párrafos precedentes, durante el año 2012 la utilidad operativa alcanzó el monto de los USD 14,1 millones, lo cual significa un incremento de 31,8% con respecto al año anterior. Caso contrario ocurrió con la utilidad antes de impuesto a la renta que sufrió una caída de 3,4%, a consecuencia del aumento de los gastos financieros¹⁵ (97,9%).
47. El impuesto a la renta del año 2012 superó los USD 1,8 millones, lo que en su totalidad representa al impuesto a la renta diferido¹⁶, a raíz de los mayores gastos de transacción por financiamiento. A consecuencia de lo anterior, durante el año 2012 TPE registró una utilidad neta de USD 3,8 millones, 6,2% menor con respecto a lo anterior.

Cuadro N° 3 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS (En miles de USD)		
CONCEPTO	2012	2011
Ingresos	63 205	19 877
Costo del servicio	(46 089)	(6 073)
Utilidad bruta	17 116	13 804
Gastos de administración y de ventas	(3 419)	(3 048)
Otros ingresos	691	32
Otros gastos	(318)	(112)
Utilidad de operación	14 070	10 676
Ingresos financieros	42	61
Gastos financieros	(9 689)	(4 897)
Diferencia de cambio, neta	1 150	(72)
Utilidad antes de impuesto a la renta	5 573	5 768
Impuesto a la renta	(1 789)	(1 736)
Utilidad neta	3 784	4 032

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012

BALANCE GENERAL

48. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que TPE incrementó el valor de sus activos en 12 veces, los cuales pasaron de de USD 13,5 millones en el año 2011 a USD 156,2 millones en el año 2012.
49. El activo corriente registró un incremento del 1 098,4%, alcanzando los USD 95,3 millones, a consecuencia del aumento en 2487,8% de la cuenta fondos de fideicomiso, la cual representó el 50,2% de los activos totales del año 2012. Cabe resaltar que esta cuenta está conformada,

¹⁵ Los gastos financieros se incrementaron producto de los mayores intereses de los bonos corporativos, que representan el 65,1% de los gastos financieros totales.

¹⁶ El Concesionario obtuvo un activo por impuesto a la renta diferido correspondiente a las diferencias temporales de activos y pasivos, originados por las partidas que tienen distinto tratamiento para efectos contables y tributarios.

principalmente, por dos fondos de fideicomiso con Scotiabank S.A.¹⁷ (USD 5,3 millones) y Citibank del Perú S.A.¹⁸ (USD 73,1 millones).

50. Al analizar la evolución del activo no corriente, ésta se vio influenciada tanto por la cuenta de los activos financieros de la concesión¹⁹ como por los activos intangibles²⁰, las cuales representaron el 31,0% y 6,3%, respectivamente, de los activos totales del año 2012. Estos activos de la concesión están relacionados con la construcción y equipamiento del nuevo terminal de contenedores.
51. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 59,0% de los activos totales en el año 2011 a 61,0% de los activos totales en el año 2012, producto del incremento de los fondos de fideicomiso, como ya se mencionó anteriormente. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 41,0% del total de activos en el año 2011 a 39,0% de los activos totales en el año 2012.
52. Por el lado del pasivo corriente, durante el año 2012 éste registró un incremento de 98,5%, debido al aumento de las cuentas por pagar comerciales y diversas con empresas relacionadas (667,2% respecto al año anterior); así como por el incremento de la porción corriente de las obligaciones financieras a largo plazo, a raíz de las obligaciones adquiridas por la emisión de bonos en el 2012.

Cuadro N° 4					
BALANCE GENERAL					
(En miles de USD)					
CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	3 034	1 136	Cuentas por pagar comerciales	1 576	350
Cuentas por cobrar comerciales	1 947	978	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3 928	512
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	784	244	Otras cuentas por pagar	639	3 349
Fondos de fideicomiso	78 437	3 031	Porción corriente de las obligaciones financieras a largo plazo	2 263	23
Otras cuentas por cobrar	9 773	11	TOTAL PASIVO CORRIENTE	8 406	4 234
Existencias	62	104			
Gastos pagado por anticipado	1 227	2 445	PASIVO NO CORRIENTE		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	95 264	7 949	Obligaciones financieras a largo plazo	104 403	35
			Impuesto a la renta diferido	1 609	-
ACTIVO NO CORRIENTE			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	106 012	35
Impuesto a la renta diferido	-	180	TOTAL PASIVO	114 418	4 269
Activo financiero de la Concesión	48 445	-			
Inmueble, maquinaria y equipo	9 916	-	PATRIMONIO NETO		
Otros activos	887	1 002	Capital	34 272	3 300
	1 699	4 345	Reserva legal	690	287
			Resultados acumulados	6 831	5 620
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	60 947	5 527	TOTAL PATRIMONIO NETO	41 793	9 207
TOTAL ACTIVO	156 211	13 476	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	156 211	13 476

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012

¹⁷ En la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, se constituyó un contrato de fideicomiso con Scotiabank S.A., con el propósito de garantizar al Concedente el fiel cumplimiento de la ejecución de las inversiones adicionales establecidas en el Contrato de Concesión. Así, TPE deberá transferir al Concedente el dominio fiduciario de los importes señalados en la cláusula 9.6 de la Adenda (USD 3,0 millones y USD 5,3 millones al 31 de diciembre de 2011 y 2012 respectivamente).

¹⁸ El 18 de abril de 2012, el Concesionario realizó una emisión primaria de bonos en el mercado internacional, este financiamiento ha generado la suscripción de un contrato de fideicomiso no discrecional en administración y garantía con Citibank Perú S.A. Este fideicomiso tiene como propósito de servir como medio de pago y de garantía de pago total de todas las obligaciones garantizadas y realizar los pagos relacionados a la construcción, mantenimiento y operación del TPP.

¹⁹ Correspondiente a las inversiones obligatorias que el Concedente asegura al Concesionario con un nivel de ingreso mínimo anual garantizado.

²⁰ Corresponde a las inversiones adicionales que no cuentan con un nivel de ingreso mínimo garantizado.

53. El pasivo no corriente, por su parte, pasó de USD 35 miles en el año 2011 a USD 106 millones en el año 2012, debido a que el Concesionario emitió bonos corporativos en el mercado internacional por un monto de USD 110 millones, los cuales se pagarán de manera trimestral a partir del año 2017 por un periodo de 25 años.
54. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados y el capital de la empresa alcanzaron USD 6,8 millones y USD 34,2 millones, respectivamente, los que incrementaron en 5 veces el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que durante el año 2012 el patrimonio neto representó el 26,8% del activo total de la empresa, mientras que el capital representó el 21,9% del total de activos, estando conformado por 150 982 700 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

RATIOS FINANCIEROS

55. Al analizar los ratios financieros, se observa que durante el año 2012 la empresa ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, como resultado del aumento de los gastos administrativos, gastos de ventas y el pago de gastos financieros. Asimismo, del análisis del ROE²¹ y el ROA²² puede concluirse que TPE está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.
56. Por otro lado, el cálculo de los ratios de apalancamiento indican que la empresa financia sus operaciones con deuda, la misma que tomó con la finalidad de llevar a cabo la construcción y equipamiento del nuevo terminal de contenedores del Terminal de Paita.
57. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que durante el año 2012 la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos, como consecuencia del incremento de los fondos de fideicomiso y la cuenta efectivo.

Cuadro N° 5					
RATIOS FINANCIEROS					
RATIO	2012	2011	RATIO	2012	2011
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	0,22	0,54	Apalancamiento /endeudamiento	2,74	0,46
Margen neto	0,06	0,20	Grado de endeudamiento	0,73	0,32
ROE	0,09	0,44	Grado de patrimonio	0,27	0,68
ROA	0,02	0,30			
Ratios de Liquidez			Ratios de Gestión		
Liquidez clásica	11,33	1,88	Rotación de activos	0,40	1,47
Prueba ácida	10,02	1,27	Rotación del patrimonio	1,51	2,16
Liquidez absoluta	0,36	0,27			

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

²¹ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²² Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales

VIII. Desempeño operativo

58. El Contrato de Concesión determina los estándares promedio mínimos de servicio y productividad para la prestación de los servicios estándar en cada muelle: (i) nuevo muelle de contenedores, y (ii) muelle espigón existente.

V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

59. El anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar.
60. Durante el periodo de ejecución de las obras correspondientes a la etapa 1, TPE no está obligado a cumplir con los niveles de servicio y productividad del muelle espigón existente. Con base en lo anterior, en el año 2012, se realizó la medición de estos indicadores para el décimo trimestre de explotación de la concesión²³ (primer trimestre del año 2012), el cual tuvo los siguientes resultados:

Cuadro N° 6 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD			
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	10 ^o TRIMESTRE
Tiempo de espera de la Nave	Operación Individual	Máximo 4 horas	4 naves no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	12 minutos
	Operación Individual	Máximo 30 minutos	2 no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para la entrega de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	14 minutos
	Operación Individual	Máximo 30 minutos	Todos cumplieron

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

61. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo de espera de la nave para ser atendida no deberá ser superior a cuatro horas, como operación individual, contados desde el momento en que la nave se encuentre en la bahía con todas las autorizaciones, y hasta el momento en que se produce el desplazamiento de la nave de la bahía y cuente con las autorizaciones necesarias. Al analizar la evaluación realizada, se observa que 4 de las 122 naves atendidas no cumplieron con este indicador. A consecuencia de esto, OSITRAN impuso la penalidad correspondiente a dicho incumplimiento por un monto de S/ 73,0.
62. Por otro lado, el tiempo de recepción de mercadería no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso; de manera similar, el tiempo de entrega de mercancía no deberá superar los 20 minutos, como promedio, desde que el usuario solicite el retiro de su mercancía y cuente con las autorizaciones requeridas. En ambos casos dicho promedio se encontró por debajo de lo exigido.

²³ Con fecha 11 de junio de 2012, el Concesionario inició la ejecución de obras correspondiente a la etapa 1.

63. Por último, el indicador rendimiento de embarque o descarga de granel sólido cumplió con mantener un rendimiento superior al exigido en el Contrato de Concesión. Caso contrario ocurrió con los siguientes indicadores: (i) rendimiento de embarque o descarga de granel líquido, y (ii) rendimiento de embarque o descarga de mercadería general. Debido a esto, el Regulador aplicó las penalidades correspondientes por un monto total de S/. 32,0 miles.

Cuadro N° 7 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD			
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	10 ^o TRIMESTRE
Rendimiento de embarque o descarga de granel sólido	Promedio Trimestral	Mínimo 200 ton./hora	292,09 ton/hora
Rendimiento de embarque o descarga de granel líquido	Promedio Trimestral	Mínimo 120 ton./hora	89,9 ton/hora
Rendimiento de embarque o descarga de otras cargas (mercancía general)	Promedio Trimestral	Mínimo 80 ton./hora	30,21 ton/hora
Rendimiento de embarque o descarga de naves Roll On - Roll Off	Promedio Trimestral	Mínimo 110 ton./hora	Sin movimiento

Fuente: Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

V.2. OCUPACIÓN DE AMARRADERO

64. El anexo 4 del Contrato de Concesión establece que la relación entre el tiempo total de ocupación y el tiempo total de disponibilidad anual de amarradero²⁴ no deberá ser superior al 60%. Para el año 2012, la tasa de ocupación de amarradero fue 33,3%, porcentaje superior al registrado en año anterior (30,9%).



V.3. RECLAMOS

65. Durante el año 2012, el Concesionario registró tan solo 3 reclamos, de los cuales 2 de estos estuvieron relacionados con la calidad de servicio y el otro con facturación.

²⁴ Desde el inicio de la explotación del muelle espigón existente.

IX. Pagos al Estado

66. 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.
67. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar a 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. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
68. El pago realizado en el año 2012 superó los S/. 1,9 millones, monto 17,5% mayor que el pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 8 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2012	2011
Autoridad Portuaria Nacional - APN	1 268	1 079
OSITRAN	634	539
TOTAL	1 901	1 618

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - TPE

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.

Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paíta (TPP)	Cláusula 2.1 y 2.4 (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> Índice Tarifario Estándar (ITE). Tarifa por contenedor lleno de 20' pies y 40' pies Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente).	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	Adenda 1: <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. 	Texto de Adenda1 - Decreto Supremo N°056-2010-MTC. Publicado el 09/12/2010
6	Capital mínimo	USD 13 000 000 (Trece Millones de Dólares) el cual deberá ser totalmente suscrito y pagado como mínimo en un 25%. La diferencia deberá ser pagada antes de la finalización de las Obras correspondientes a la Etapa 1.	Cláusula 3.3, inciso a) (p.28)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades. Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 MM. Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 MM. Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 MM. 	Cláusula 10.2 (p. 60)
8	Garantías a favor del concesionario	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 	Cláusula 10.1.1 (p.61)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.

Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>CONCESIONARIO respecto de los mismos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> • El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del REGULADOR. 	<p>Cláusula 10.1.2 (p.61)</p> <p>Cláusula 10.1.2.1 (p.62,63)</p>
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión 2 primeros años : USD 114,11 millones</p> <p>Inversión adicional 2021 : USD 100,80 millones</p> <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el CONCESIONARIO para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p>	<p>“Modernización TPP” APN. Fuente: Proinversión Contrato Concesión Cláusula 9.1</p>
10	Solución de controversias	<p>Trato Directo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho, para controversias menores de USD 2 000 000,00 y mayores a USD 2 000 000,00. 	<p>Cláusula 16.11 (p. 98) Cláusula 16.12 (p. 99)</p>
11	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 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 	<p>Cláusula XIX (p.105)</p> <p>Anexo N. 17 (p.159)</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.

Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		(entre USD 1 000 y USD 3 000)	
12	Causales de caducidad	Entre las principales destacan: Término por Vencimiento del Plazo Término por Mutuo Acuerdo Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. Término por incumplimiento del Concedente. Decisión unilateral del Concedente. Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario. Otras causales no imputables a las partes.	Cláusula 15.1 (p.88)
13	Equilibrio económico	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 <ul style="list-style-type: none"> • El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios ESTANDAR. • El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.23 (p.58)
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	Derecho de Concesión Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. Acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 10.3 (p. 66)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros Personales para Trabajadores. • Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. • Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. • Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.4 (p. 73) Cláusula 11.5 (p. 73) Cláusula 11.6 (p.74) Cláusula 11.7 (p.75)
16	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> • La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del CONCEDENTE de conformidad a los establecido en la cláusula 5.16 y siguientes. • Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.14 (p.54)
17	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> • El CONCESIONARIO se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. • Tiempo de Espera de la Nave: El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paíta no deberá exceder de cuatro (4) horas. • Tiempo de Recepción de Mercadería: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. • Tiempo de Entrega de Mercaderías: Para cualquier Usuario, el Tiempo de 	Cláusula 8.11 (p.51) Anexo N° 3

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.

Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos.	
18	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <p>En función a la nave</p> <ul style="list-style-type: none"> - Internacional USD metro eslora-hora: <ul style="list-style-type: none"> Nuevo Muelle USD 1,00 Espigón Existente USD 0,55 <p>En función a la carga</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carga Rodante <ul style="list-style-type: none"> Por Tonelada USD 40,00 - Carga Fraccionada <ul style="list-style-type: none"> Por Tonelada USD 13,00 - Contenedor 20' <ul style="list-style-type: none"> Nuevo Muelle USD 120,00 Espigón Existente USD 130,00 - Contenedor 40' <ul style="list-style-type: none"> Nuevo Muelle USD 151,43 Espigón Existente USD 195,00 - Granel Sólido (USD/Ton) <ul style="list-style-type: none"> Nuevo Muelle USD 6,00 Espigón Existente USD 6,00 - Granel Líquido (USD/Ton) <ul style="list-style-type: none"> Nuevo Muelle USD 1,50 Espigón Existente USD 1,50 	Anexo N° 5
19	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> • A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI -X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5. • Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. 	Cláusula 8.21 (p.57)
20	Retribución del Estado	El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el CONCESIONARIO por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.22 (p.58)
21	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV)</p>	Cláusula 10.1.2

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>Año T+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año T+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</p> <p>IMAG correspondiente a la Etapa 3</p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</p>	



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositrans.gob.pe
www.ositrans.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Josué Zavaleta

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe