



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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 2020: Concesión del Terminal Portuario de Paita

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición accionaria del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de influencia.....	11
I.4. Principales activos de la Concesión.....	12
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión	14
I.6. Hechos de importancia.....	14
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	15
II.1. Servicios regulados.....	15
II.2. Servicios Especiales	17
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	17
III.1. Principales clientes	17
III.2. Tráfico de naves	18
III.3. Tráfico de carga.....	20
II. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS	28
II.1. Servicios Regulados	28
II.2. Cargos de acceso	31
II.3. Servicios no regulados	32
III. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	34
III.1. Inversiones	34
III.2. Pagos al Estado	35
IV. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	35
IV.1. Accidentes.....	35
IV.2. Reclamos, sanciones y penalidades	36
V. ESTADOS FINANCIEROS	37
V.1. Estado de resultados integrales.....	37
V.2. Estado de situación financiera	40
V.3. Ratios Financieros	42
VI. CONCLUSIONES.....	44
ANEXOS 45	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	45
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	51



CUADROS

CUADRO N° 1: Estado de las inversiones.....	9
CUADRO N° 2: Infraestructura del TPP	12
CUADRO N° 3: Inversiones mínimas en equipo portuario	13
CUADRO N° 4: Relación de los principales equipos instalados en el TPP	13
CUADRO N° 5: Condición de prestación de servicios en el TPP	15
CUADRO N° 6: Líneas navieras 2019-2020.....	17
CUADRO N° 7: Agencias marítimas, 2019-2020.....	18
CUADRO N° 8: Embarque y desembarque de contenedores por tipo, 2019 – 2020...	23
CUADRO N° 9: Carga contenerizada por tipo de producto, 2019 – 2020	24
CUADRO N° 10: Embarque y desembarque de contenedores llenos y vacíos, por muelle 2019-2020.....	26
CUADRO N° 11: Tarifas máximas de los servicios estándar 2019-2020.....	31
CUADRO N° 12: Contratos de acceso vigentes en el año 2020	32
CUADRO N° 13: Precios de servicios especiales,2020.....	33
CUADRO N° 14: Estado de resultados integrales, 2019-2020.....	37
CUADRO N° 15: Ingresos por servicios portuarios, 2019-2020	38
CUADRO N° 16: Costos de operación y mantenimiento, 2019-2020.....	39
CUADRO N° 17: Gastos administrativos, 2019-2020	39
CUADRO N° 18: Estado de Situación Financiera, 2019-2020.....	40
CUADRO N° 19: Estado de Situación Financiera, 2019-2020.....	41
CUADRO N° 20: Ratios de liquidez, 2019-2020	42
CUADRO N° 21: Ratios de endeudamiento.....	43
CUADRO N° 22: Ratios de rentabilidad.....	43

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Clasificación de las naves en alto y bajo bordo,	18
GRÁFICO N° 2: Frecuencia mensual de las naves, 2019 – 2020.....	19
GRÁFICO N° 3: Clasificación de las naves por tipo de carga,	19
GRÁFICO N° 4: Carga promedio de las naves por tipo de carga, 2019-2020.....	20
GRÁFICO N° 5: Carga total, 2019-2020.....	21
GRÁFICO N° 6: Estructura de carga por modalidad de operación, 2019-2020.....	21
GRÁFICO N° 7: Estructura de carga por tipo de carga, 2019-2020	22
GRÁFICO N° 8: Tráfico de contenedores movilizados, 2019 – 2020	22
GRÁFICO N° 9: Participación por operación y tipo de contenedor, 2020.....	23
GRÁFICO N° 10: Tráfico de contenedores por muelle, 2019-2020	25
GRÁFICO N° 11: Tráfico de contenedores por operación y muelle, 2019-2020	25
GRÁFICO N° 12: Tráfico de carga granel líquida por tipo de producto 2019-2020,	27
GRÁFICO N° 13: Tráfico de carga granel sólido por tipo de operación, 2019-2020....	28
GRÁFICO N° 14: Tráfico de carga granel sólido por tipo de producto, 2019-2020.....	28
GRÁFICO N° 15: Inversión acumuladas, 2019 – 2020	34



GRÁFICO N° 16: Pagos al Estado, 2019 – 2020.....	35
GRÁFICO N° 17: Número de accidentes en el TPP, 2019 – 2020	36
GRÁFICO N° 18: Clasificación de los reclamos presentados contra TPE, por tipo y estado del reclamo (2020)	36

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Terminal Portuario de Paita.....	8
ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del TPM	11
ILUSTRACIÓN 3: Grúas en el TPP	14
ILUSTRACIÓN 4: Cadena logística de una operación de transporte marítimo.....	15



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paracas (en adelante, TPP) durante el año 2020. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, entre otras.

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

El TPP está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, distribuido en cuatro etapas. Al cierre del año 2020, la inversión ejecutada acumulada por TPE ascendió a USD 228,6 millones, lo cual representó un avance de 73,37% en el total compromiso total de inversión. Así, se han culminado las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a las etapas 1 y 2 del proyecto.

Actualmente, el terminal portuario cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores, el cual fue construido en un periodo de 24 meses entre octubre del 2012 y octubre del 2014, entrando en operaciones en dicho mes. El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores. Durante el año 2020, el 97,7% del total de contenedores se movilizó a través del nuevo muelle de contenedores, mientras que, el 2,3% restante se movilizó mediante el 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 Ositrán realizaría la primera revisión de las Tarifas, para lo cual utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X. De forma anual, las tarifas se ajustarán por RPI (o tasa de inflación de Estados Unidos), de acuerdo a lo establecido en el mencionado contrato.

Cabe indicar que, en noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el primer factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el TPP. Este factor, cuyo valor es de -4,70%, estará vigente hasta el 2 de octubre de 2024. Asimismo, en dicha oportunidad también se aprobó la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP.

Durante el año 2020, el TPP atendió un total 554 naves, lo que representó un crecimiento del 8,4% con relación al año anterior donde se atendieron 511 naves. Respecto al tráfico de naves según tipo de carga, las naves portacontenedores representaron el 67,3% del total de naves que atracaron en el terminal portuario en el año 2020, seguidos de las naves de tipo granelero (11,9%), las naves pesqueras (6,9%), las de mercadería general (4,9%) y otras (9,0%).

En cuanto al volumen de carga, el Concesionario movilizó un total de 2,8 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 3,6% respecto al nivel del año anterior (2,7 millones). Este crecimiento se sustenta en el mayor volumen de carga contenerizada y carga fraccionada movilizadas, el cual experimentó un crecimiento de 4,0% y 89,8% con relación al año 2019, respectivamente. Asimismo, es importante indicar que las operaciones de exportación representaron el 65,5% del movimiento de carga, seguida de las importaciones con una participación del 34,2%.



Los pagos efectuados por el Concesionario al Estado Peruano por concepto de retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y aportes por regulación al Ositrán en el año 2020 ascendieron a S/ 6,1 millones, lo cual mostró un incremento de 22,9% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7% de los pagos realizados en el año 2020 corresponden a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3% corresponde al aporte por regulación.

Durante el año 2020 se registraron 15 accidentes en el TPP, lo que representa un incremento de 87,5% con relación a los accidentes acontecidos en el año anterior (8 accidentes). Estos accidentes ocasionaron 16 heridos, los cuales representan un incremento del 100% con relación a los heridos registrados en el año 2019 (8 heridos).

En cuanto a la liquidez de la empresa, esta se incrementó con relación al año previo, lo que muestra que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, es así que, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,9 de activo total, este índice es mayor al obtenido en el año 2019 (USD 1,8).



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

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

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

ILUSTRACIÓN 1: Terminal Portuario de Paita



Fuente: Plan de negocios de TPE, 2021.

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



Compromisos de inversión

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

CUADRO N° 1: Estado de las inversiones

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)

6. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa I, II y III, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).

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



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

Régimen tarifario

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

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

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



Pagos al estado

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

I.3. Área de influencia

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

ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del TPM



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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



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

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

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

CUADRO N° 2: Infraestructura del TPP

Infraestructura inicial recibida por TPE

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

Inversión en infraestructura realizada por TPE

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

Obras civiles-Inversiones adicionales

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

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Equipamiento**

19. Respecto al equipamiento previsto en el Contrato de Concesión, en la etapa I de la Concesión el equipamiento incluye, la adquisición de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax, 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG), 8 tractores de patio, 12 chasis para contenedores, 2 elevadores de contenedores tipo *Side Pick* y 2 elevadores de contenedores tipo *Reach Stacker*, entre otros.

⁷ Ver <https://www.yilport.com/es/puertos/default/Puerto-Bolivar-Ecuador-%7C-Terminales-en-Am%C3%A9rica-Latina/719/0/0> (última revisión el 22 de junio de 2021).



20. En la etapa II de obras mínimas corresponde la instalación de 1 grúa de pórtico de muelle Súper Post Panamax y 2 grúas pórtico de patio sobre neumáticos (RTG) adicionales en el muelle de contenedores.
21. En la etapa III, el Concesionario deberá reforzar la capacidad portante del Muelle Espigón Existente y adquirir dos grúas móviles para el embarque y descarga de contenedores. De manera alternativa, el Concesionario puede optar por la construcción de un segundo amarradero en el Muelle de Contenedores (en este caso, deberá realizar las obras civiles del segundo amarradero, siendo ello considerado como inversión de obras mínimas y la construcción del respectivo patio de respaldo y su equipamiento portuario son inversión adicional).

CUADRO N° 3: Inversiones mínimas en equipo portuario

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

Inversión en el muelle espigón o multipropósito	Descripción
Grúas móviles (2)	Grúas para descarga y embarque de contenedores

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

CUADRO N° 4: Relación de los principales equipos instalados en el TPP

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

Fuente: Plan de Negocios de TPE-2021

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



ILUSTRACIÓN 3: Grúas en el TPP



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

I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

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

I.6. Hechos de importancia

25. Durante el año 2020, TPE finalizó con las obras de ampliación de racks *reefers*, lo que permitirá ampliar su capacidad de almacenamiento en un total de 840 contenedores refrigerados, ampliando de los tomacorrientes de 1 140 tomacorrientes a 1 980 en total en el terminal.
26. Asimismo, en el año 2020 se inició la ampliación de 60 metros del muelle marginal en el Terminal Portuario de Paita, teniendo un plazo de ejecución de 257 días¹¹.

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

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

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

¹¹ De acuerdo con el plan de negocios de TPE-2021.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

CUADRO N° 5: Condición de prestación de servicios en el TPP

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

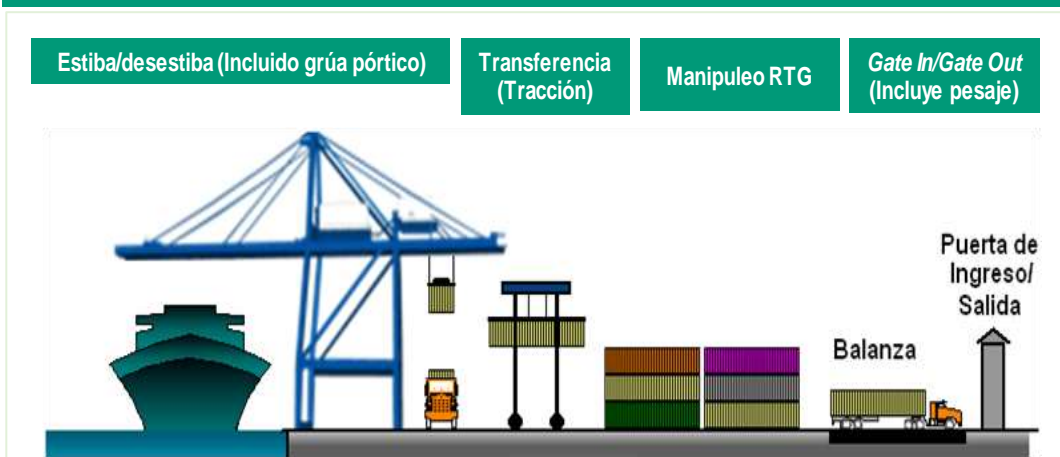
Fuente: Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.1. Servicios regulados

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

ILUSTRACIÓN 4: Cadena logística de una operación de transporte marítimo



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Servicios estándar:

30. Los servicios estándar son aquellos servicios que por sus características operativas son esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga. Estos se encuentran regulados mediante una tarifa tope, de tal forma que el concesionario puede cobrar como máximo la tarifa determinada por el regulador. Cabe señalar que, los servicios estándar son brindados de forma obligatoria por el concesionario a todo usuario que lo solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.



31. Los servicios estándar pueden clasificarse según el alcance de los mismos, ya sea que se trate de servicios brindados en función a la nave o en función a la carga:

- **En función a la nave:**

- Incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre. Estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.
- Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada
- Unidad de cobro: metro de eslora-hora
- Tiempo de inicio: nave larga la primera espía en operación de atraque
- Tiempo de término: nave larga la última espía en operación de desatraque
- Incluye el servicio de amarre y desamarre

- **En función a la carga:**

- En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al TPP hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.
- Unidad de cobro de la carga contenerizada: por contenedor
- Unidad de cobro de carga no contenerizada: por tonelada
- Servicio de tracción: entre el costado de la nave y el área de almacenamiento
- Servicio de pesaje
- Almacenamiento: 48 horas a libre disposición del usuario.
- En el caso de los transbordos, la tarifa por el servicio estándar en función a la carga se cobra una sola vez desde la descarga hasta el embarque en la otra nave, incluyendo los 48 días de permanencia libre de pago.

b) Servicios sujetos a régimen de acceso

32. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema de mono operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje¹² y remolcaje¹³. 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.

33. De acuerdo con lo establecido en el artículo N° 49 del REMA, se considera facilidad esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte público que: i) es administrada o controlada por un único número de entidades prestadoras, ii) no es eficiente ser duplicada o sustituida, y iii) su acceso es indispensable para que los usuarios intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros.

34. 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.

¹² De acuerdo con el REA de TPE, el practicaje se define como el servicio que se brinda con el propósito de asesorar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloadoamiento y maniobras de giro dentro del área de maniobras de TPP, de las naves que hagan uso de la infraestructura.

¹³ El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.



II.2. Servicios Especiales

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

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

37. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPP durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹⁴.

III.1. Principales clientes

38. 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.
39. El servicio de transporte marítimo internacional es prestado por las líneas navieras, las cuales pueden brindar servicios de línea regular o rutas fijas, servicios de naves sin trayecto fijo y/o servicios industriales. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el año 2020 las principales cuatro líneas navieras que operaron en el TPP tuvieron una participación conjunta del 42,4% con relación al total de naves atendidas: Línea Granel (12,1%), Seatrade Group NV (10,5%), Seaboard Marine LTD (10,1%) y Sealand Shipping Line (9,7%). Cabe precisar que estas cuatro empresas también fueron las que tuvieron mayor participación en el año 2019, con una participación conjunta del 43,6%.

CUADRO N° 6: Líneas navieras 2019-2020

2019			2020		
Línea Naviera	Naves atendidas	Partic.%	Línea Naviera	Naves atendidas	Partic.%
Línea Granel	58	11,4%	Línea Granel	67	12,1%
Sealand Shipping Line	56	11,0%	Seatrade Group NV	58	10,5%
Seatrade Group NV	56	11,0%	Seaboard Marine LTD	56	10,1%
Seaboard Marine LTD	53	10,4%	Sealand Shipping Line	54	9,7%
Mediterranean Shipping	52	10,2%	X-Press Feeder	46	8,3%
Otros	236	46,2%	Otros	273	49,3%

Fuente: Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ 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 declaracion.estadistica@ositrn.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



40. De otro lado, el servicio de agenciamiento marítimo consiste en la preparación de los expedientes documentarios que la línea naviera requiere para efectuar sus operaciones de embarque y descarga. Al respecto, se observa que durante el año 2020 el 54,3% de las naves que operaron en el TPP trabajaron con cuatro agencias marítimas: Ian Taylor Perú S.A.C. (18,4%), Trabajos Marítimos S.A. (14,6%), Empresa Marítima B & M S.A.C. (11,0%) y Terminales Portuarios Peruanos SAC (10,3%).

CUADRO N° 7: Agencias marítimas, 2019-2020

2019			2020		
Agencias marítimas	Naves atendidas	Partic. %	Agencias marítimas	Naves atendidas	Partic. %
Ian Taylor Perú S.A.C.	103	20,2%	Ian Taylor Perú S.A.C.	102	18,4%
Trabajos Marítimos S.A.	95	18,6%	Trabajos Marítimos S.A.	81	14,6%
Empresa Marítima B & M	54	10,6%	Empresa Marítima B &	61	11,0%
Terminales Portuarios Pe	51	10,0%	Terminales Portuarios	57	10,3%
Mediterranean Shipping	48	9,4%	Mediterranean Shippir	45	8,1%
Otros	160	31,3%	Otros	208	37,5%

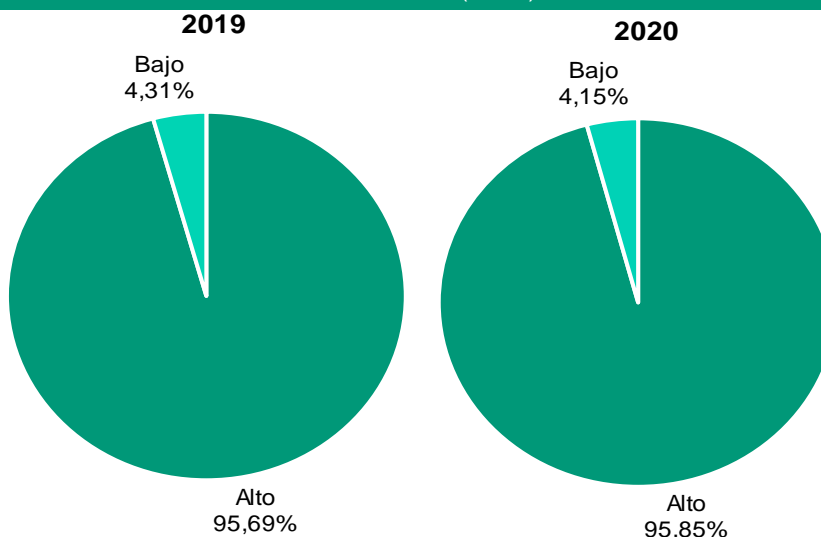
Fuente: Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves

41. En el año 2020, TPE atendió 554 naves, registrando un incremento del 8,4% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 511 naves. En lo que respecta a la participación de las naves de alto bordo, esta permaneció prácticamente invariable, pasando de representar el 95,7% en el año 2019, a 95,8% en el año 2020.

GRÁFICO N° 1: Clasificación de las naves en alto y bajo bordo, 2019 – 2020 (en %)



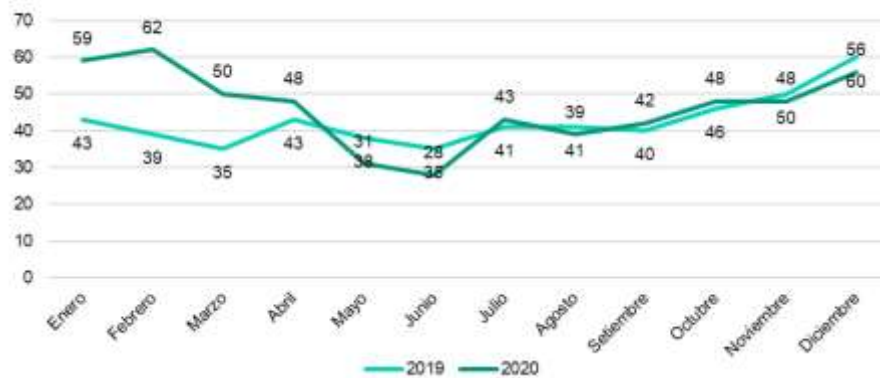
Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



42. Con relación a la frecuencia mensual del total de naves, en el año 2020 el TPP recibió la mayor cantidad de naves durante el mes de febrero al alcanzar las 62 unidades; mientras que, el mes de junio fue el mes con menor movimiento de naves (28). Asimismo, se aprecia una tendencia decreciente durante el primer semestre del año al pasar de 59 naves en enero a 28 en junio; sin embargo, esta tendencia cambia en la segunda parte del año, al alcanzar las 56 naves en diciembre. Si se observa el movimiento de naves durante el año 2019, se observa un comportamiento más estable, sin tanta variabilidad, donde el número de naves promedio al mes fue de 42,6 naves.

**GRÁFICO N° 2: Frecuencia mensual de las naves, 2019 – 2020
(Unidades de naves)**

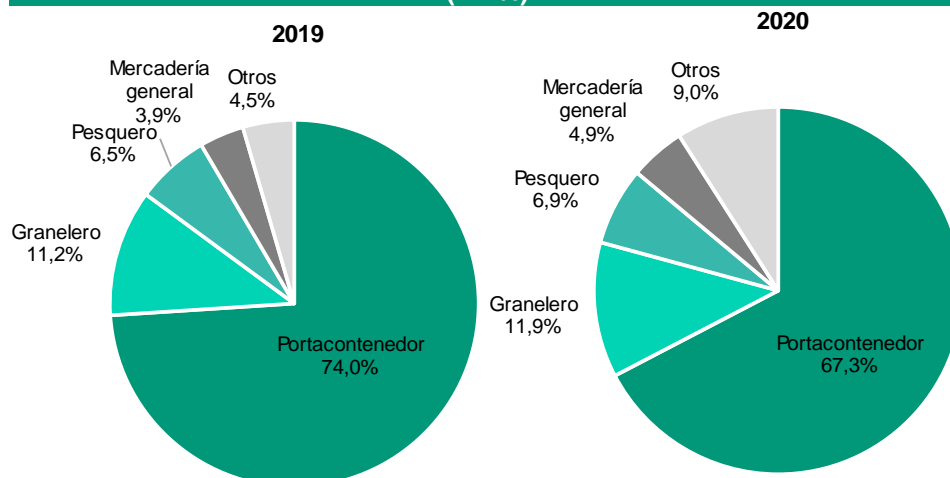


Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto al tráfico de naves según el tipo de carga, durante el año 2020 las naves portacontenedores representaron el 67,3% del total de naves que atracaron en el TPP, seguidas de las naves de tipo granelero con 11,9%. El resto de las naves representó el 20,8% (mercadería general, tanques quimiqueros, remolcadores, pesqueros y otros). Si se compara el tráfico de naves con el año 2019, se observa que las participaciones se mantuvieron estables, con excepción de las naves portacontenedores que pasaron de un 74,0% a un 67,3%, lo cual puede explicarse por el incremento de la categoría otros, en particular del tipo barcaza que pasó de 2 naves en el año 2019 a 27 en el año 2020.

**GRÁFICO N° 3: Clasificación de las naves por tipo de carga,
2019 – 2020
(En %)**



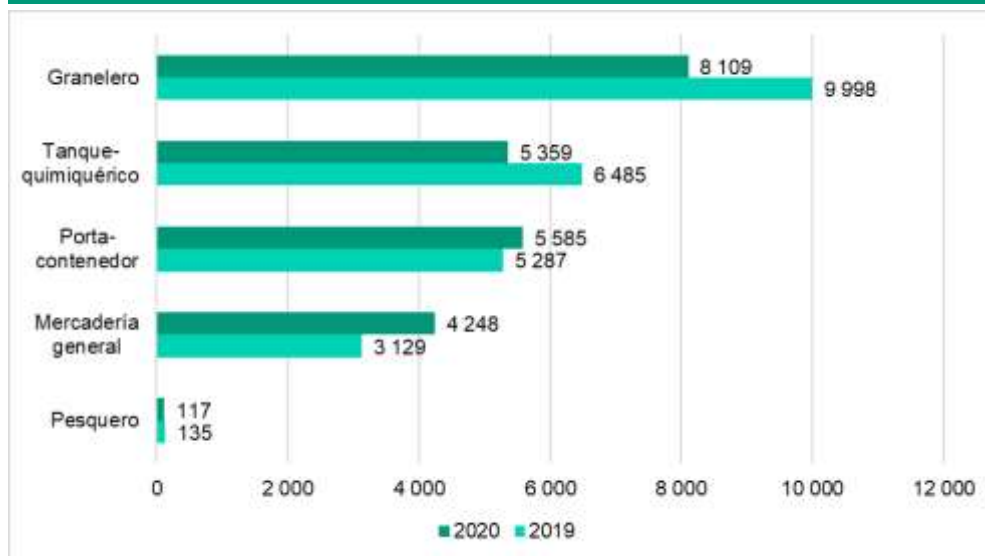
Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



44. De otro lado, durante el año 2020 la carga promedio de las naves que se movilizaron en el TPP ascendió a 5 156 toneladas, lo que refleja una reducción de 4,3% con relación a lo registrado en el año anterior (5 386 toneladas). En particular, en el siguiente gráfico se observa que las naves de tipo granelero son las naves que transportan la mayor carga, alcanzando en el año 2020 una carga promedio por nave de 8 109 toneladas, lo que muestra una reducción de 18,9% con relación a la carga promedio registrada en el año 2019. En segundo lugar, se encuentran las naves portacontenedores con una carga promedio de 5 585 toneladas; en tercer lugar, se tienen a las naves del tipo tanque-químico (5 359 toneladas) seguidas de las naves de mercadería general (4 248) y las pesqueras (117).

GRÁFICO N° 4: Carga promedio de las naves por tipo de carga, 2019-2020 (en toneladas)



Fuente: TPE

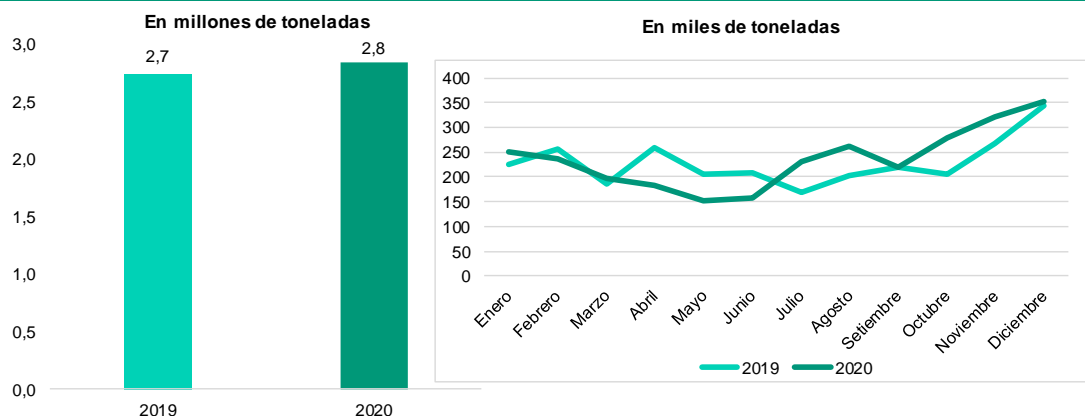
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.3. Tráfico de carga

45. Durante el año 2020, el Concesionario movilizó un total de 2,8 millones de toneladas, registrando un crecimiento del 3,6% respecto al nivel del año anterior (2,7 millones). La carga movilizada corresponde a todas las modalidades u operaciones de servicio que brinda la terminal: exportación, importación, cabotaje y transbordo.
46. En el año 2020, el tráfico de carga promedio mensual aumentó en 8 206 toneladas con relación al año previo, al pasar de 228 806 toneladas en el año 2019 a 237 012 toneladas en el año 2020. Durante los meses noviembre y diciembre se movilizó un mayor volumen de carga, con 321 288 y 351 981 toneladas, respectivamente; es importante indicar que, ese mismo comportamiento estacional se observó en el año 2018. De otro lado, en los meses de mayo y junio se movilizaron los menores volúmenes de carga, 152 986 y 158 181 toneladas, respectivamente.



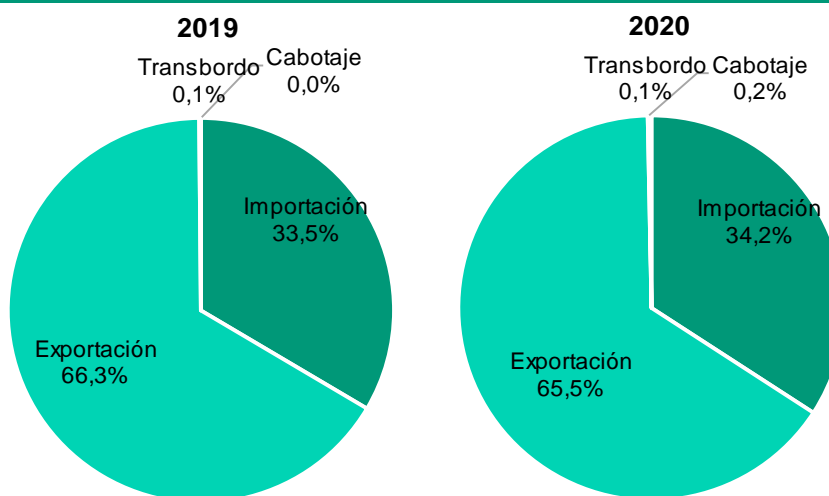
GRÁFICO N° 5: Carga total, 2019-2020



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

47. Con relación a las principales modalidades de servicios prestados a la carga, en el año 2020 el principal servicio continuó siendo la exportación (o embarque), con una participación del total de carga atendida del 65,5%; mientras que, la carga de importación (o desembarque) representó el 34,2%. Así, la carga total de exportación aumentó en 2,3%, y la de importación aumentó en 5,6%, respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 6: Estructura de carga por modalidad de operación, 2019-2020

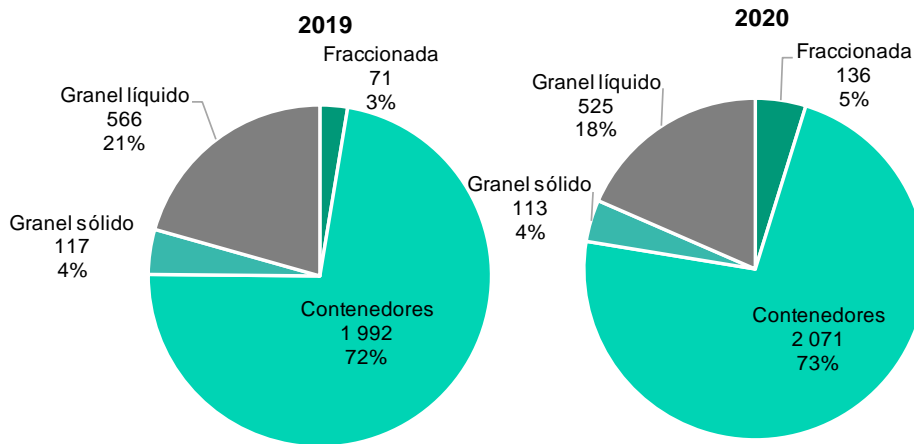


Fuente: TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Por otro lado, en el siguiente gráfico se observa que el principal tipo de carga movilizada en el TPP fue la carga contenerizada, la cual representó el 73% del total de carga movilizada en el año 2020. Este tipo de carga mostró un incremento de 4% con relación al año previo al pasar de 2,0 a 2,1 millones de toneladas. En segundo lugar se encuentra la carga del tipo granel líquido con una participación de 18% del total de carga movilizada en el año 2020; el movimiento de este tipo de carga mostró una reducción de 7,3% con relación al año 2019. Finalmente, se observa que la carga fraccionada y la sólida representaron en conjunto el 8,8% del total de carga movilizada en el año 2020.



**GRÁFICO N° 7: Estructura de carga por tipo de carga, 2019-2020
(Miles de toneladas y %)**

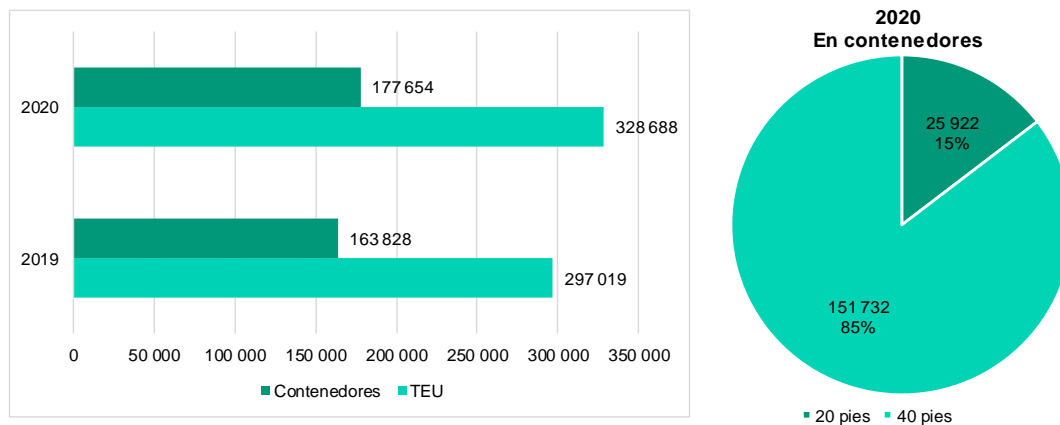


Fuente: TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Embarque y desembarque de contenedores

49. Durante el año 2020, en el TPP se movilaron 177 654 contenedores, lo que muestra un incremento de 8,4% con relación al número de contenedores movilarizados en el año 2019 (163 828). En cuanto al número de TEU movilarizados, en el año 2020 se ha registrado el movimiento de 328 688 TEU, 10,7% más a los registrados en el año previo (297 019 TEU)¹⁵.

**GRÁFICO N° 8: Tráfico de contenedores movilarizados, 2019 – 2020
(en TEU y unidades)**



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

50. Como se observa, tanto los contenedores llenos como vacíos de 40 pies son los más empleados para el embarque y desembarque de carga en el TPP. Debido a que el TPP se caracteriza por la movilarización de carga en contenedores para la exportación, la operación de embarque corresponde en su mayoría a contenedores llenos (tanto de 20, como de 40 pies); mientras que, en la operación de desembarque predominan los contenedores vacíos, ya que estos son requeridos por los exportadores. En el siguiente cuadro se detalla la estructura de la carga contenerizada por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies.

¹⁵ Solamente se está considerando el movimiento de contenedores de las actividades de embarque y desembarque.



CUADRO N° 8: Embarque y desembarque de contenedores por tipo, 2019 – 2020
(En miles de contenedores)

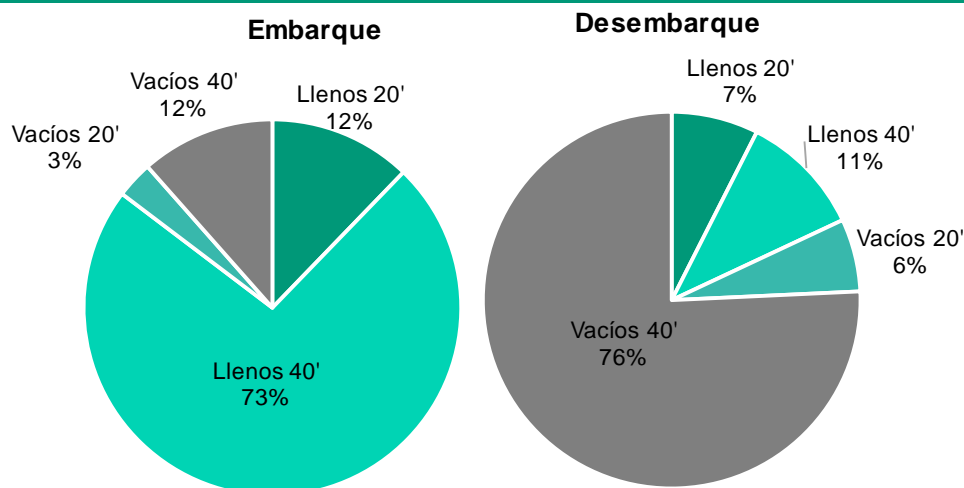
		Llenos		Vacíos		Total	Partic. %
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies		
2019	Embarque	13,3	63,9	2,5	7,6	87,4	53,3%
	Desembarque	6,0	7,2	8,7	54,6	76,4	46,7%
	Total	19,3	71,1	11,2	62,3	163,8	100,0%
2020	Embarque	11,6	69,6	3,0	10,9	95,1	54%
	Desembarque	6,1	8,7	5,2	62,5	82,5	46%
	Total	17,8	78,3	8,2	73,5	177,7	100%

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En particular, para el año 2020 se observa que, en el embarque de contenedores el 73% estuvo representado por contenedores llenos de 40 pies; mientras que, los contenedores vacíos de 40 pies y llenos de 20 pies tuvieron una participación de 12% cada uno. Los contenedores vacíos de 20 pies tuvieron la menor participación, con un 3%.
52. De otro lado, en el desembarque de contenedores, se observa que el 76% estuvo representando por contenedores de 40 pies vacíos, como se explicó párrafos arriba esto se debe a que la principal actividad en el TPP es la exportación y no la importación. En esa línea, los contenedores llenos de 40 pies tuvieron una participación de 11%. Finalmente, los contenedores de 20 pies tuvieron una participación conjunta del 13%, de los cuales el 7% correspondió a contenedores llenos y el 6% a vacíos.

GRÁFICO N° 9: Participación por operación y tipo de contenedor, 2020



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Es importante indicar que, 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.



54. En cuanto al tipo de productos que se transportaron mediante contenedores en el TPP, cinco productos representaron el 52,5% del total de la carga contenerizada en el año 2020: (i) las uvas (12,1%), (ii) los bananos (11,4%), (iii) la papa congelada (11,2%), (iv) los mangos (10,8%) y (v) las paltas (7,0%). Al respecto debe indicarse que estos cinco productos tuvieron una participación similar en el año 2019 (52,0%).

CUADRO N° 9: Carga contenerizada por tipo de producto, 2019 – 2020

Producto	2019	2020
Uvas	10,8%	12,1%
Bananos	12,7%	11,4%
Papa congelada	13,2%	11,2%
Mangos	9,4%	10,8%
Paltas	5,9%	7,0%
Café	6,4%	5,4%
Arándanos	3,6%	4,6%
Conservas de pimiento	3,3%	3,2%
Langostinos	2,4%	2,5%
Pescado congelado	3,8%	2,1%
Otros	28,5%	29,7%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: TPE

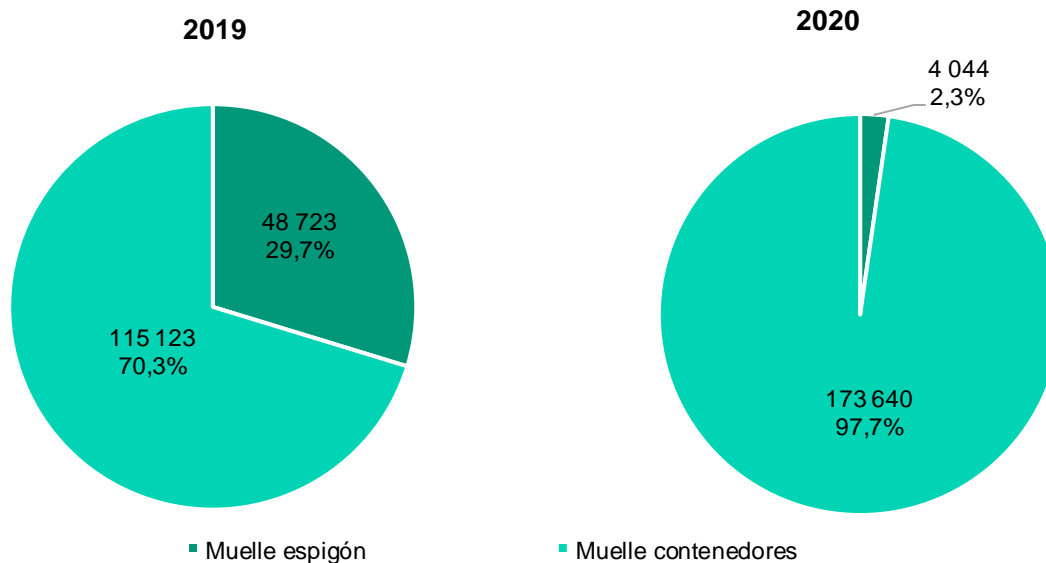
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Embarque y desembarque de contenedores por muelle de atraque

55. En el año 2020 la participación obtenida por el muelle contenedores en el tráfico de contenedores movilizados fue de 97,7% del total de unidades (operaciones de embarque, desembarque, cabotaje, etc.), lo que representó un incremento de 27,5 puntos porcentuales con relación al 2019 (70,3%), manteniéndose como el principal muelle donde se embarcan y desembarcan contenedores. De esta forma, la participación del muelle espigón se redujo de 29,7% en el año 2019 a 2,3% en el año 2020.



GRÁFICO N° 10: Tráfico de contenedores por muelle, 2019-2020

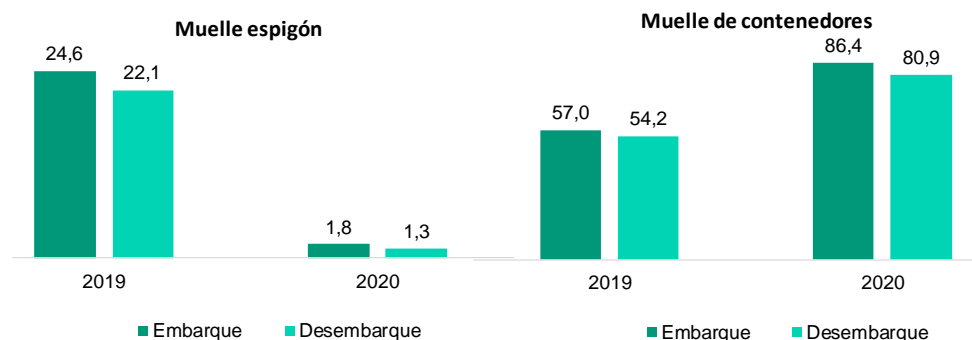


Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. En cuanto al tipo de operaciones por muelle, se observa que en el año 2020 los contenedores embarcados y desembarcados en el muelle espigón alcanzaron los 1 848 y 1 272 contenedores respectivamente; lo que implica una reducción con relación al año 2019 de 92,5% y 94,2% respectivamente. Esta reducción es explicada por el incremento del tráfico en el muelle de contenedores, donde las operaciones de embarque y desembarque se incrementaron en 51,5% y 49,1% respectivamente.

GRÁFICO N° 11: Tráfico de contenedores por operación y muelle, 2019-2020



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Durante el año 2020, en el caso del muelle espigón, el 89,7% del total embarcado correspondió a contenedores llenos de 40 pies; mientras que el 84,4% desembarcado correspondió a contenedores vacíos de 40 pies. Con relación al muelle de contenedores, el 75,5% del desembarque corresponde a contenedores vacíos de 40 pies; mientras que 78,5% del embarque fue de contenedores llenos de 40 pies.



CUADRO N° 10: Embarque y desembarque de contenedores llenos y vacíos, por muelle 2019-2020
(En miles de contenedores)

Muelle espigón		Llenos		Vacíos		Total
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	
2019	Embarque	2,92	20,22	0,46	0,99	24,59
	Desembarque	2,40	1,82	0,98	16,85	22,05
	Total	5,3	22,0	1,4	17,8	46,6
2020	Embarque	0,01	1,66	0,00	0,18	1,8
	Desembarque	0,03	0,17	0,00	1,07	1,3
	Total	0,0	1,8	0,0	1,3	3,1

Muelle contenedores		Llenos		Vacíos		Total
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	
2019	Embarque	10,37	43,73	1,45	1,47	57,02
	Desembarque	3,56	5,35	7,67	37,65	54,23
	Total	13,9	49,1	9,1	39,1	111,3
2020	Embarque	11,61	67,84	1,38	5,57	86,40
	Desembarque	6,12	8,55	5,16	61,05	80,87
	Total	17,7	76,4	6,5	66,6	167,3

Fuente: TPE

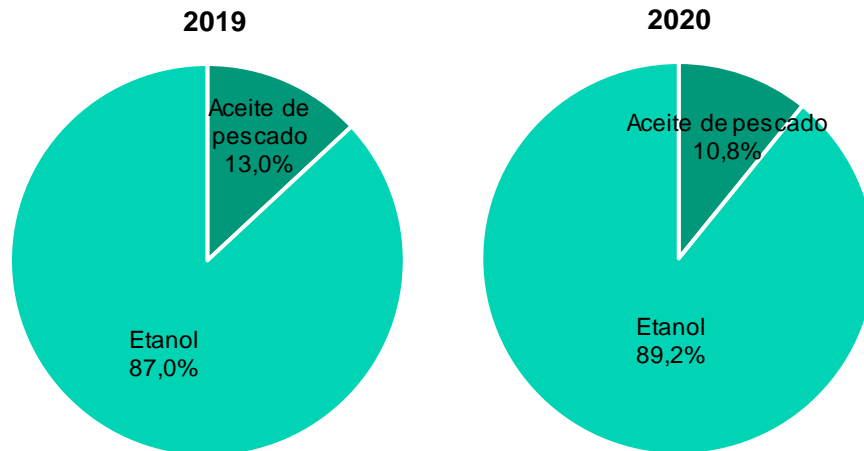
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Tráfico de carga granel líquida

58. Como ya se indicó, la carga a granel líquida es el segundo tipo de carga más movilizadado en el TPP, luego de la carga contenerizada. Al respecto, durante el año 2020 este tipo de carga alcanzó las 112 531 toneladas, lo que muestra una reducción de 3,6% con relación a lo movilizadado en el año previo (116 732 toneladas).
59. Es importante indicar que el 100% de la carga granel líquida movilizadada en el TPP corresponde a la operación de embarque, es decir, toda la carga líquida está destinada a la exportación. Los dos productos que se exportan son aceite de pescado y etanol. En el año 2020, el 89,2% de la carga líquida movilizadada correspondió al etanol (100 374 toneladas), que fue 1,1% menor a lo movilizadado en el año 2019 (101 510 toneladas). De otro lado, el aceite de pescado representó el 10,8% de la carga granel líquida en el año 2020 (12 156 toneladas), que fue 20,1% menor a la carga movilizadada en el año previo (15 223 toneladas).



GRÁFICO N° 12: Tráfico de carga granel líquida por tipo de producto 2019-2020,



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. De acuerdo con la información de la Sunat, el 100% del etanol¹⁶ exportado durante el año 2020 tuvo como destino Holanda. Al respecto, es importante indicar que durante el año 2019 el 85% fue exportado a Holanda y un 15% a Reino Unido. De otro lado, en cuanto a las exportaciones de aceite de pescado¹⁷, este fue enviado a 15 países, donde Canadá tuvo una participación de 50,3% sobre el total de aceite exportado durante el año 2020, seguido de Estados Unidos (12,0%) y Australia (8,9%)¹⁸.

b) Tráfico de carga granel sólida

61. Durante el año 2020 el TPP movilizó 524 617 toneladas de carga del tipo granel sólido, lo cual representó una reducción de 7,3% con relación a lo movilizado en el año previo (565 758 toneladas). Debe indicarse que el 99,5% de este tipo de carga corresponde a la operación de importación y el 0,5% restante corresponde a la operación de transbordo; esta participación se mantuvo invariante con relación al año 2019. Las importaciones de granel sólido alcanzaron las 522 251 toneladas en el año 2020, un 7,2% menos a lo registrado en el año 2019 (563 027 toneladas). De otro lado, el tráfico de las operaciones de transbordo de este tipo de carga mostró una reducción de 13,4% al pasar de 2 731 toneladas en el año 2019 a 2 365 toneladas en el año 2020.
62. En cuanto al tipo de productos movilizados como carga granel sólido, se observa que en el año 2020 el 67,4% de esta carga estuvo representada por cuatro productos: sulfato de amonio (22,7%), trigo (17,7%), urea (17,3%) y maíz (9,8%). En cuanto al sulfato de amonio, principal producto movilizado como carga granel sólido, se observa que su tráfico se redujo en 7,4% al pasar de 128 811 toneladas en el año 2019 a 119 249 toneladas en el año 2020.

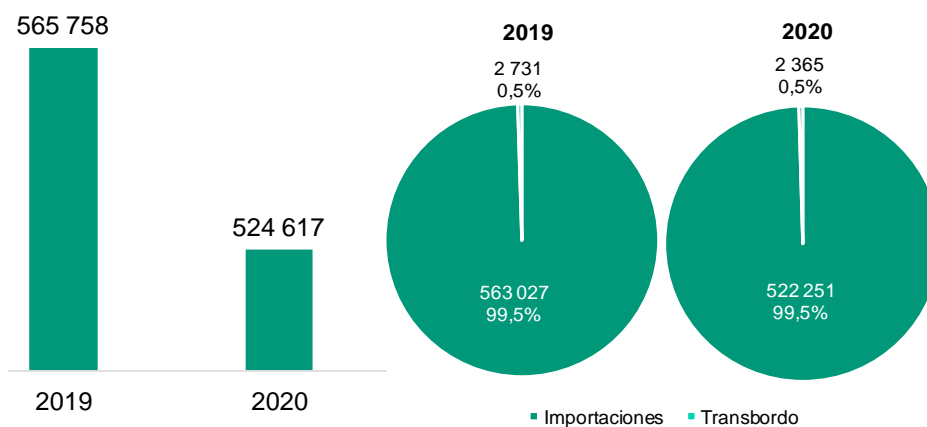
¹⁶ De acuerdo con la partida arancelaria 2207100000.

¹⁷ De acuerdo con la partida arancelaria 1504201000.

¹⁸ De acuerdo con los registros de la SUNAT, durante el año 2020 se exportó aceite de pescado a: Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Corea, Estados Unidos, Francia, Holanda, Noruega, Nueva Zelanda, Tailandia, Taiwán y Vietnam.



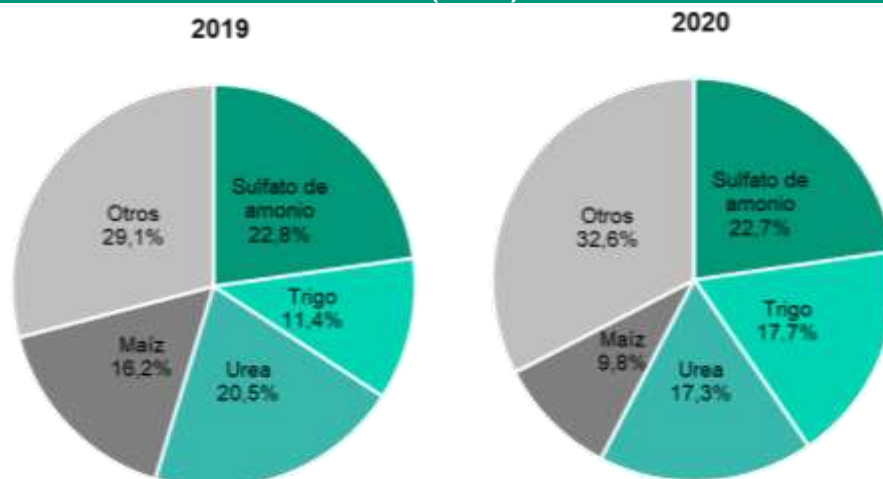
GRÁFICO N° 13: Tráfico de carga granel sólido por tipo de operación, 2019-2020 (en toneladas y %)



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

GRÁFICO N° 14: Tráfico de carga granel sólido por tipo de producto, 2019-2020 (En %)



Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS

II.1. Servicios Regulados

63. El Concesionario está facultado a cobrar tarifas por la prestación de los Servicios Estándar, las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5 y las tarifas ofertadas por el Concesionario en su Propuesta Económica.



64. Las Tarifas para los Servicios Estándar del muelle espigón con las que inició operaciones el TPP estaban establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión; mientras que, las tarifas para los Servicio Estándar del Nuevo Muelles de Contenedores fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
65. De acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹⁹ de los EEUU.

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

66. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y revisado cada cinco años.
67. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce meses y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. Cabe señalar que, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el RPI²⁰.
68. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión, el Ositrán realizó la primera revisión tarifaria por factor de productividad en el año 2019, luego de haber transcurrido cinco años de haberse iniciado la explotación del nuevo muelle de contenedores (2014). El 6 de noviembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán²¹ aprobó tanto el factor de productividad de -4,70%, aplicable a los servicios regulados en el TPP y vigente hasta el 2 de octubre de 2024, como la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP. Estos cambios se reflejaron en un nuevo conjunto de tarifas, que entraron en vigencia a partir del 4 de diciembre de 2019, para los servicios que se listan a continuación:

a) Servicios en función a la nave:

- **Servicios Muelle Espigón:**

¹⁹ 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).

²⁰ Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2014-CD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por TPE S.A. respecto a la interpretación del penúltimo párrafo de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión referente a la aplicación del ajuste tarifario correspondiente a los Muelles Espigón y Muelle de Contenedores. Se advirtió que en el Contrato de Concesión el término "Inicio de explotación" necesariamente está referido al momento en que el Concesionario empieza a llevar a cabo la operación de la infraestructura que comprende el Muelle espigón y el muelle de Contenedores como unidades separables y diferenciables y que al no haber entrado en explotación (el Muelle de Contenedores) no era posible aplicar ningún ajuste tarifario hasta que el terminal portuario haya iniciado sus operaciones. De acuerdo con ello, el Regulador determinó en su informe N° 001-09-GRE-GS-GAL que el ajuste de tarifas debía realizarse durante los cinco años después de iniciada la explotación de la infraestructura y que durante los primeros cinco años las tarifas se ajustarán únicamente por el índice de precios del consumidor de Estados Unidos (CPI o RPI).

²¹ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN.



- 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

b) Servicios en función a la carga contenerizada:

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

c) Servicios en función a la carga no contenerizada:

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

Tarifas vigentes durante el año 2020

69. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas aplicadas a los servicios estándar durante el año 2020, en comparación con el año anterior. Cabe precisar que la tarifa por el servicio de embarque y desembarque incluye: (i) el servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque, (ii) el servicio de manipuleo (en el área de almacenaje) para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y (iii) el servicio de pesaje.



70. 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° 11: Tarifas máximas de los servicios estándar 2019-2020
(En USD, sin IGV)

Conceptos	Unidad de cobro	2019*		2020**	
		Muelle espigón	Muelle contenedores	Muelle espigón	Muelle contenedores
Uso de amarradero	Metro de eslora/hora o fracción de hora	0,61	1,05	0,64	1,11
Operaciones de embarque y desembarque					
A la carga rodante	Tonelada	44,09	42,23	-	-
A la carga fraccionada	Tonelada	14,33	13,73	15,25	14,62
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,62	6,33	7,04	6,73
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,66	1,58	1,76	1,69
Contenedores					
Contenedores llenos y vacío de 20 pies	Contenedor	142,27	126,69	151,44	134,89
Contenedores llenos y vacío de 40 pies	Contenedor	214,89	159,56	228,75	169,86
Transbordo de contenedores llenos de 20 pies	Contenedor	96,36	126,29	102,57	134,86
Transbordo de contenedores llenos de 40 pies	Contenedor	144,69	159,56	154,02	169,86
Transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	Contenedor	91,65	126,29	97,56	134,86
Transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	Contenedor	137,44	159,56	146,3	169,86

*Las tarifas entraron en vigencia el 1 de enero de 2019

** Las tarifas entraron en vigencia el 4 de diciembre de 2019

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

71. Como se observa en el cuadro anterior, en el año 2020 las tarifas de los servicios regulados se incrementaron con relación al año 2019 en 6,4%, en promedio. En particular, la tarifa por uso de amarradero en el muelle espigón se incrementó en 4,9% al pasar de USD 0,61 a USD 0,64; mientras que, la tarifa de este servicio en el muelle de contenedores se incrementó 5,7% al pasar de USD 1,05 a USD 1,11.
72. En el caso del servicio de embarque y desembarque, la tarifa que más se incrementó en el año 2020 con relación al año 2019 fue la relacionada con la carga líquida a granel en el muelle de contenedores, al pasar de USD 1,58 a USD 1,69, mostrando un incremento de 7,0%. Asimismo, la tarifa que menos se incremento fue la del servicio de embarque y desembarque de carga líquida a granel en el Muelle Espigón.
73. De otro lado, en el caso de las tarifas de los servicios prestados a los contenedores en el Muelle Espigón, todas se incrementaron en 6,4% en el año 2020 con relación al año previo. Mientras que, las tarifas de los servicios de embarque y desembarque de contenedores (de 20 y 40 pies, llenos y vacíos) y de transbordo de contenedores de 40 pies se incrementaron en 6,5% en el muelle de contenedores. Adicionalmente, se observa que la tarifa por transbordo de contenedores de 20 pies (tanto llenos como vacíos) en el muelle de contenedores mostró un incremento de 6,8% al pasar de USD 102,57 en el año 2019 a USD 134,86 en el año 2020.

II.2. Cargos de acceso

74. De acuerdo con el REA de TPE, el Concesionario está obligado a otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales de practicaje y remolcaje.
75. Durante el año 2020 tres empresas brindaron el servicio de remolcaje en el TPP: (i) Ian Taylor Perú S.A.C, (ii) Trabajos Marítimos S.A., y (iii) TRAMARSA Flota S.A. Mientras que, el servicio de practicaje fue brindado por cuatro empresas: (i) Nautilus S.A., (ii) TRAMARSA Flota S.A., (iii) Agendal Perú S.A.C y (iv) Serpac Portuaria S.A.C.



CUADRO N° 12: Contratos de acceso vigentes en el año 2020

Servicio	Empresa	Documento		Vigencia
Remolcaje	Ian Taylor Perú S.A.C	Contrato	14/01/2019	14/01/2022
	Trabajos Marítimos S.A.	Contrato	14/01/2019	14/01/2022
	TRAMARSA Flota S.A.	Contrato	12/09/2019	14/01/2022
Practicaje	Nautilus S.A.	Adenda N° 2	8/12/2019	8/12/2020
	TRAMARSA Flota S.A.	Adenda N° 9	7/12/2019	7/12/2020
	Agendal Perú S.A.C.	Contrato	1/07/2019	30/06/2020
		Adenda N° 1	30/06/2020	30/06/2021
	Serpac Portuaria S.A.C.	Contrato	13/09/2019	12/09/2020
		Adenda N° 1	12/09/2020	12/09/2021

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.3. Servicios no regulados

76. 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.
77. En el siguiente cuadro, se muestra el detalle de los precios cobrados durante el año 2020 por cada uno de los servicios especiales brindados, según el tipo de carga atendida. Cabe señalar que, la mayor recaudación por servicio especial correspondió al servicio de suministro de energía para la atención de contenedores refrigerados. En particular, durante el año, el Concesionario obtuvo ingresos por USD 9,0 millones por la prestación del servicio de energía a la carga contenerizada, lo que representó un incremento de 6,9% con relación al año anterior (USD 8,4 millones)²².

²² De acuerdo con los EEFF auditados del ejercicio 2020.



**CUADRO N° 13: Precios de servicios especiales,2020
(En USD, sin IGV)**

Descripción del servicio		Precios				
		Contenedores	Fraccionada	Rodante	Granel sólido	Granel líquido
Servicio a la nave y carga						
A la nave						
Servicios especiales de estiba	Movilización de Carga a bordo / dentro de la misma bodega	40	18	40	5,82	-
	Movilización via muelle (por contenedor o tonelada carga rodante)	80	36	76	-	-
	Movilización via 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	0,85
	Control FBIP 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 contenedor-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 contenedor)	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			

Fuente: TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

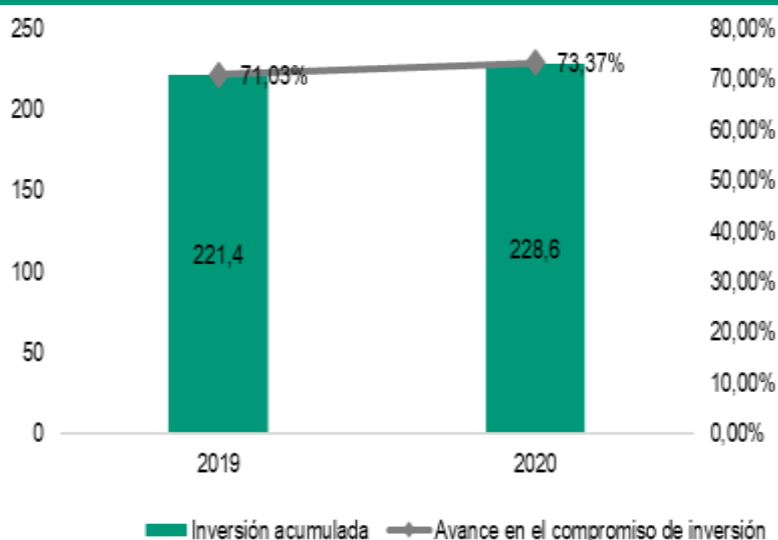


III. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

III.1. Inversiones

78. 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.
79. La etapa I se inició el año 2012 y culminó tras 24 meses de ejecución de obras, en octubre del 2014 con la entrega oficial de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Acta de aprobación de Obras de la Primera Etapa. Esta etapa contempló la construcción de un nuevo Muelle de Contenedores con un amarradero de longitud mínima de 300 metros, un calado mínimo de -13 metros en el área de atraque, y un área de respaldo con patio de almacenamiento de 12,5 hectáreas.
80. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la etapa II de inversión se debe iniciar a partir de que se supere la demanda anual de 180 000 TEU. Al respecto, el Concesionario al término del año 2015 superó dicho umbral, al movilizar 210 mil TEU. Por lo tanto, el Concesionario inició las obras que conciernen a dicha etapa.
81. Con relación a la etapa III, el Contrato de Concesión señala que esta se activa cuando se supere la demanda anual de 300 000 TEU. Al respecto, durante el año 2020 el TPP movilizó 329 446 TEU, lo cual activa la obligación de ejecutar la tercera etapa.
82. Durante el año 2020, TPE ejecutó inversiones por un monto de USD 7,3 millones, las cuales correspondieron a las Obras de Inversión Adicional: “Herramientas Tecnológicas para la administración y control remoto de temperaturas de contenedores refrigerados en el terminal Portuario de Paita” y “Ampliación de Rack Reefers en el Terminal Portuario de Paita”.
83. Al cierre del año 2020, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 228,6 millones, lo cual representó un avance de 73,37% en el total compromiso total de inversión. Así, se han culminado las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a las etapas I y II del proyecto.

GRÁFICO N° 15: Inversión acumuladas, 2019 – 2020
(Millones de USD, incluye IGV)



Fuente: Ositrán

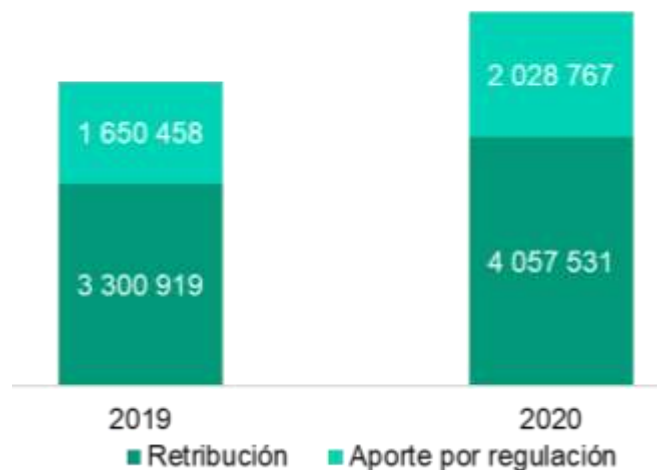
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



III.2. Pagos al Estado

84. De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Portuario de Paita. El pago por el concepto de retribución representa el 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, más un importe anual de USD 196 000 en cumplimiento de la tercera cláusula de la Adenda N°1 al Contrato de Concesión.
85. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, TPE está obligado a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Cabe señalar que, dicho porcentaje está determinado en el artículo N° 14 de la Ley 26917.
86. En el año 2020, los pagos realizados por el Concesionario al Estado ascendieron a S/ 6,1 millones, lo cual mostró un incremento de 22,9% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,7% de los pagos realizados en el año 2020 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,3% corresponde al aporte por regulación.

GRÁFICO N° 16: Pagos al Estado, 2019 – 2020
(En soles)



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. DESEMPEÑO OPERATIVO

IV.1. Accidentes

87. Durante el año 2020 se registraron 15 accidentes en el TPP, lo que representa un incremento de 87,5% con relación a los accidentes acontecidos en el año anterior (8 accidentes). Estos accidentes ocasionaron 16 heridos, los cuales representan un incremento del 100% con relación a los heridos registrados en el año 2019 (o heridos). Cabe mencionar que, al no haber ningún accidente con fatalidad, este accidente se clasifica dentro del tipo B: accidentes con daños materiales y herido.



GRÁFICO N° 17: Número de accidentes en el TPP, 2019 – 2020

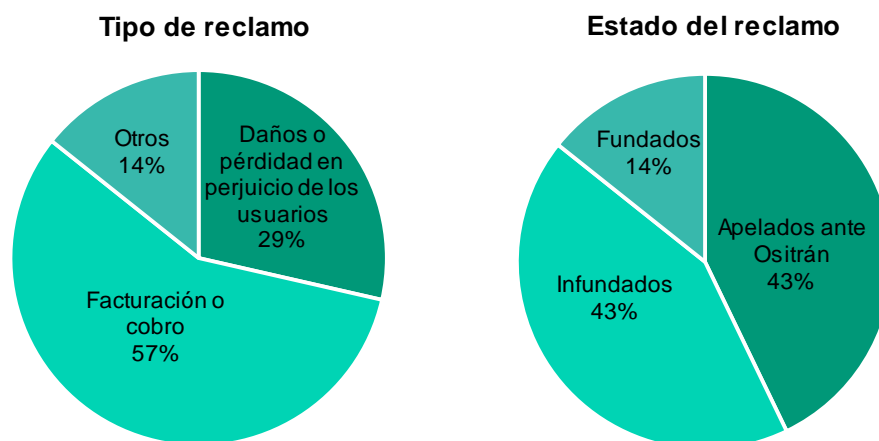


Fuente: TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Reclamos, sanciones y penalidades

88. Durante el año 2020 se presentaron 7 reclamos ante TPE, lo que muestra una reducción de 30% con relación a los reclamos registrados durante el año 2019 (10). Al respecto, todos los reclamos estuvieron vinculados con el movimiento de la carga contenerizada; en particular, 4 reclamos fueron sobre los servicios especiales, 2 con relación a los servicios estándar y 1 sobre recargos.

GRÁFICO N° 18: Clasificación de los reclamos presentados contra TPE, por tipo y estado del reclamo (2020)



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

89. En cuanto al tipo de reclamos, el 57% estuvo relacionado con problemas en la facturación o cobro, el 29% con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y el 14% relacionado con otros temas. De otro lado, en cuanto al estado de los reclamos, el 43% fue apelado ante Ositrán, el 43% fue declarado infundado y el 14% se declaró fundado.
90. Finalmente, debe indicarse que, durante el año 2020, el Concesionario no tuvo sanciones administrativas ni tampoco se le aplicaron penalidades por incumplimientos al Contrato de Concesión.



V. ESTADOS FINANCIEROS

91. Con relación al impacto de la pandemia del COVID-19, el informe de dictamen de auditores a los estados financieros del ejercicio 2020 indica que las medidas adoptadas por el gobierno peruano permitieron la continuidad de las operaciones TPE, ya que el sector portuario se encuentra incluido en las actividades permitidas durante la vigencia de los decretos supremos que decretan el estado de emergencia nacional. En ese sentido, los principales asuntos abordados e impactos financieros analizados por la gerencia de la compañía fueron los siguientes:

- **Seguridad para todos los colaboradores:** como resultado de la pandemia, TPE ha anunciado diversas medidas con el fin de resguardar la seguridad de todos los colaboradores y evitar los contagios. Entre estas medidas se encuentra la elaboración de un s COVID-19 en base a las recomendaciones de las autoridades sanitarias, además de las mejores prácticas del sector, el cual es actualizado periódicamente y comunicado a todos los colaboradores.
- **Continuidad operacional:** las actividades portuarias han sido consideradas como actividades permitidas durante la pandemia, lo que ha facilitado la continuidad de las operaciones de TPE. Los ingresos no se han visto afectados significativamente durante la pandemia y se ha cumplido, en gran medida, el presupuesto programado por TPE. Es importante indicar que el Concesionario optó por financiarse con el programa Reactiva Perú.

V.1. Estado de resultados integrales

92. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2020 y 2019 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2020 y 2019 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2020.

CUADRO N° 14: Estado de resultados integrales, 2019-2020
(En miles de USD)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos por prestación de servicio:	38 831	30 569	100,0%	100,0%	27,0%	8 262
Ingresos de actividades ordinari	38 831	30 569	100,0%	100,0%	27,0%	8 262
Costos por prestación de servicios	16 210	15 883	41,7%	52,0%	2,1%	327
Utilidad bruta	22 621	14 686	58,3%	48,0%	54,0%	7 935
Gastos de administración	5 251	4 986	13,5%	16,3%	5,3%	265
Otros ingresos	139	338	0,4%	1,1%	-58,9%	(199)
Utilidad operativa	17 509	10 038	45,1%	32,8%	74,4%	7 471
Ingresos financieros	13 630	14 791	35,1%	48,4%	-7,8%	(1 161)
Gastos financieros	11 272	10 755	29,0%	35,2%	4,8%	517
Utilidad antes de impuesto a la	19 867	14 074	51,2%	46,0%	41,2%	5 793
Impuesto a la renta	7 861	4 320	20%	14%	82,0%	3 541
Utilidad (pérdida) neta del ejerc	12 006	9 754	31%	32%	23,1%	2 252

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



93. El estado de resultados muestra que los ingresos de actividades ordinarias se componen de ingresos por prestación de servicios portuarios. En el ejercicio 2020, los ingresos por servicios portuarios ascendieron a USD 38,8 millones²³, registrándose un incremento de USD 8,3 millones (27,0%) respecto al ejercicio 2019.
94. Al analizar la composición de los ingresos por servicios portuarios se observa que los ingresos por servicios a la carga representaron el 95,1% con ingresos por USD 56,6 millones (USD 47,7 millones para el 2019), de los cuales el mayor ingreso fue producto del manipuleo de carga con USD 34,1 millones, el cual representa el 57,3% de los ingresos a la carga y a la nave.
95. En cuanto a los ingresos por servicios a la nave, en el ejercicio 2020, estos ascendieron a USD 2,9 millones, representando el 4,9% de los ingresos totales, habiendo registrado un incremento de 11,9% con relación al año anterior (USD 2,6 millones para el 2019). El principal servicio a la nave es el uso de amarradero, el cual representó el 54,4% del total de ingresos por servicios a la nave generados en 2020 (USD 1,6 millones).

CUADRO N° 15: Ingresos por servicios portuarios, 2019-2020
(En miles de USD)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
A la carga	56 624	47 728	95,1%	94,8%	18,6%	8 896
Manipuleo	34 136	28 798	57,3%	57,2%	18,5%	5 338
Servicios portuarios	13 123	9 996	22,0%	19,9%	31,3%	3 127
Suministro de energía	9 027	8 442	15,2%	16,8%	6,9%	585
Almacenaje	274	435	0,5%	0,9%	-37,0%	(161)
Alquiler de equipos	64	57	0,1%	0,1%	12,3%	7
A la nave	2 941	2 628	4,9%	5,2%	11,9%	313
Amarradero	1 600	1 375	2,7%	2,7%	16,4%	225
Movilización de carga	950	1 138	1,6%	2,3%	-16,5%	(188)
Otros servicios	391	115	0,7%	0,2%	240,0%	276
Total	59 565	50 356	100,0%	100,0%	18,3%	9 209
Servicios portuarios imputados a activos financieros de la concesión por aplicación del IMAG	(20 734)	(19 787)			4,8%	(947)
Total ingresos por prestación de servicios portuarios	38 831	30 569			27,0%	8 262

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

96. En cuanto a los costos de servicios portuarios, estos se incrementaron de USD 15,9 millones en el año 2019 a USD 16,2 millones en el año 2020, lo que muestra un incremento de USD 327 mil (2,1%); en tal sentido, la participación de los costos de servicios portuarios como porcentaje de los ingresos por actividades ordinarias disminuyó, al pasar de 52,0% en el ejercicio 2019 a 41,7% en el ejercicio 2020.

²³ 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.



97. En el cuadro siguiente se presenta el detalle de los costos de los servicios portuarios entre los años 2019 y 2020. Como se observa, la mayoría de los componentes de dichos costos se incrementaron durante 2020, sólo disminuyeron las partidas de servicios prestados por terceros en USD 837 mil (15,3%), cargas de personal en USD 322 mil (12,1%) y depreciación en USD 82 mil (26,5%), siendo los servicios prestados por terceros (28,7%) y las cargas de personal (14,4%) los que representaron los mayores costos portuarios de la concesión. La principal disminución de los costos se registró en el rubro de servicios prestados por terceros con USD 837 mil (15,3%), pasando de USD 5,5 millones en 2019 a USD 4,6 millones en 2020.

CUADRO N° 16: Costos de operación y mantenimiento, 2019-2020
(En miles de USD)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicios prestados por terceros	4 645	5 482	28,7%	34,5%	-15,3%	(837)
Cargas de personal	2 330	2 652	14,4%	16,7%	-12,1%	(322)
Asesorías permanentes	2 000	2 000	12,3%	12,6%	0,0%	-
Amortización	2 108	1 637	13,0%	10,3%	28,8%	471
Consumo de suministros	1 962	1 362	12,1%	8,6%	44,1%	600
Aporte por retribución	1 381	1 210	8,5%	7,6%	14,1%	171
Aporte por regulación	593	507	3,7%	3,2%	17,0%	86
Depreciación	228	310	1,4%	2,0%	-26,5%	(82)
Otros gastos	963	723	5,9%	4,6%	33,2%	240
Total	16 210	15 883	100,0%	100,0%	2,1%	327

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

98. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron en USD 265 mil (5,3%) con respecto al ejercicio 2019, pasando de USD 5,0 millones a USD 5,3 millones. En el siguiente cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2019 y 2020:

CUADRO N° 17: Gastos administrativos, 2019-2020
(En miles de USD)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Cargas de personal	2 569	2 003	48,9%	40,2%	28,3%	566
Servicios prestados por terceros	1 543	1 727	29,4%	34,6%	-10,7%	(184)
Consumo de suministros	116	211	2,2%	4,2%	-45,0%	(95)
Depreciación	178	77	3,4%	1,5%	131,2%	101
Otros gastos	845	968	16,1%	19,4%	-12,7%	(123)
Total	5 251	4 986	100,0%	100,0%	5,3%	265

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

99. El principal componente de los gastos administrativos fueron las cargas de personal, representando el 48,9% del total de gastos de administración, el segundo gasto administrativo importante registrado en el 2020 fue el de servicios prestados por terceros, con una participación del 29,4% de los gastos de administración.



100. Respecto a los ingresos financieros, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 13,6 millones, lo que muestra una disminución de USD 1,2 millones (7,8%) respecto al ejercicio 2019. Con relación a los gastos financieros, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 11,3 millones lo que supone un incremento de USD 517 mil (4,8%) respecto al ejercicio 2019.
101. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que la empresa ha obtenido una utilidad neta positiva de USD 12,0 millones, lo que supone un incremento de USD 2,3 millones, y que significa un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior, debido principalmente a una mejora significativa en sus resultados operativos, lo cual es explicado principalmente por una mejora en la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, habiendo incrementado su utilidad bruta en 54,0%.

V.2. Estado de situación financiera

102. 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 2019 y 2020.

CUADRO N° 18: Estado de Situación Financiera, 2019-2020
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	70 534	66 545	PASIVO CORRIENTE	14 393	27 289
Efectivo y equivalente de efectivo	14 976	15 212	Cuentas por pagar comerciales	1 823	13 737
Cuentas por cobrar comerciales	5 773	7 760	Retribuciones por pagar	245	202
Fondos restringidos	44 770	37 475	Tributos por pagar	2 016	3 288
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	2 152	2 310	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	2 806	2 888
Otras cuentas por cobrar	1 340	2 435	Intereses por pagar	2 103	2 144
Inventarios	1 523	1 353	Otras cuentas por pagar	1 794	1 581
			Préstamos y obligaciones	3 606	3 449
			PASIVO NO CORRIENTE	113 475	112 542
			Préstamos y obligaciones	97 831	99 541
			Pasivo por impuesto diferido	15 644	13 001
ACTIVO NO CORRIENTE	178 508	182 454	TOTAL PASIVO	127 868	139 831
Activo financiero de la concesión	139 375	146 664	PATRIMONIO NETO	121 174	109 168
Activo intangible de la concesión	37 298	33 896	Capital emitido	54 948	54 948
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 795	1 785	Reserva legal	5 740	4 765
Otros activos	40	109	Otras reservas	1 327	1 327
			Resultados acumulados	59 159	48 128
TOTAL ACTIVO	249 042	248 999	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	249 042	248 999

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



CUADRO N° 19: Estado de Situación Financiera, 2019-2020 (En %)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	28%	27%	6,0%	PASIVO CORRIENTE	6%	11%	-47,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	6%	6%	-1,6%	Cuentas por pagar comerciales	1%	6%	-86,7%
Cuentas por cobrar comerciales	2%	3%	-26%	Retribuciones por pagar	0%	0%	21%
Fondos restringidos	18%	15%	19%	Tributos por pagar	1%	1%	-39%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1%	1%	-7%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1%	1%	-3%
Otras cuentas por cobrar	1%	1%	-45%	Intereses por pagar	1%	1%	-2%
Inventarios	1%	1%	13%	Otras cuentas por pagar	1%	1%	13%
				Préstamos y obligaciones	1%	1%	5%
				PASIVO NO CORRIENTE	46%	45%	0,8%
				Préstamos y obligaciones	39%	40%	-1,7%
				Pasivo por impuesto diferido	6%	5%	20%
ACTIVO NO CORRIENTE	72%	73%	-2,2%	TOTAL PASIVO	51%	56%	-8,6%
Activo financiero de la concesión	56%	59%	-5,0%	PATRIMONIO NETO	49%	44%	11,0%
Activo intangible de la concesión	15%	14%	10%	Capital social	22%	22%	0%
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	1%	1%	Reserva legal	2%	2%	20%
Otros activos	0%	0%	-63%	Otras reservas	1%	1%	0%
				Resultados acumulados	24%	19%	22,9%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	0,017%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	0%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

103. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que entre 2019 y 2020 la variación de los activos totales ha sido casi nula. Esto se explica principalmente por el incremento de USD 4,0 millones (6,0%) en el activo corriente, debido a los mayores niveles de fondos restringidos (que pasaron de USD 37,5 millones a USD 44,8 millones)²⁴. Por su parte, el activo no corriente disminuyó en USD 3,9 millones (2,2%), principalmente debido a una disminución de USD 7,3 millones (5,0%) del activo financiero de la concesión.
104. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2020, el pasivo total ascendió a USD 127,9 millones, lo que supone una disminución de USD 12 millones (8,6%), el cual se explica principalmente por una reducción del pasivo corriente (cuentas por pagar comerciales). Los pasivos corrientes ascendieron a USD 14,4 millones, representando una disminución de USD 12,9 millones (47,3%) respecto al ejercicio 2019, principalmente explicado por una disminución de USD 11,9 millones (86,7%) en las cuentas por pagar comerciales. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) aumentaron en USD 933 mil (0,8%), al pasar de USD 112,5 millones en el ejercicio 2019 a USD 113,5 millones en el ejercicio 2020.
105. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 121,2 millones en el ejercicio 2020, representando un incremento de 11,0% respecto al ejercicio 2019, debido principalmente al aumento de los resultados acumulados de la empresa en USD 11,0 millones (22,9%).
106. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2019, la situación financiera de la empresa supone un aumento de la solvencia, esta situación se debe principalmente a que en el ejercicio 2020 ha disminuido el pasivo total, en específico debido a una disminución de las cuentas por pagar comerciales.

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 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.



V.3. Ratios Financieros

a) Ratios de liquidez

107. En los ejercicios 2020 y 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁵, prueba ácida²⁶ y liquidez absoluta²⁷, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
108. Los ratios de liquidez del ejercicio 2020 indican un aumento de la capacidad de la empresa para respaldar sus pasivos de corto plazo, se aprecia que estos han aumentado respecto al ejercicio 2019, así el ratio de liquidez clásica aumentó de 2,44 a 4,90, el ratio de prueba ácida aumentó de 2,39 a 4,79 y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,56 a 1,04. Esta situación se debe principalmente a un incremento en el pasivo corriente, específicamente, un aumento de los fondos restringidos.

CUADRO N° 20: Ratios de liquidez, 2019-2020

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	4,90	2,44
Prueba ácida	4,79	2,39
Liquidez absoluta	1,04	0,56

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

b) Ratios de endeudamiento financiero

109. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁸, Endeudamiento del Activo²⁹, e Índice de Solvencia³⁰, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que en términos de la Calidad de la Deuda³¹, se evidencia en términos relativos una disminución del pasivo corriente en el ejercicio 2020.
110. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 1,1 de deuda, se observa con ello una disminución en la relación recursos de terceros vs recursos propios, debido a que en el ejercicio 2019 dicho ratio fue de 1,3.
111. El ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019; así, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 51,3% por el pasivo total. En el ejercicio 2019 el valor de este ratio fue de 56,2%, denotando una reducción en la estructura de financiamiento del activo total.
112. De otro lado, el ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020, el 11,3% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 19,5% en el ejercicio 2019, lo cual refleja que la empresa ha aumentado sustancialmente su endeudamiento de corto plazo.

²⁵ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

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

²⁷ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³¹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.



113. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,9 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa para el ejercicio 2019 este indicador fue de 1,8, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2020 la empresa obtiene un aumento la relación activo total sobre pasivo total.

CUADRO N° 21: Ratios de endeudamiento

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	1,1	1,3
Endeudamiento del Activo	51,3%	56,2%
Calidad de la Deuda	11,3%	19,5%
Índice de Solvencia	1,9	1,8

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

114. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³² ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2020 asciende a 58,3% y en el ejercicio 2019 fue de 48,0%. Respecto al margen operativo³³, este fue de 32,8% en el 2019 creciendo a 45,1% en el 2020. Estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido proporcionalmente mayor al incremento de los costos y gastos operativos. Por otro lado, el margen neto³⁴ presenta una ligera disminución entre el 2019 (31,9%) y el 2020 (30,9%). Este indicador muestra que en el año 2020 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene USD 30,9 de utilidad neta (USD 31,9 en 2019), esta disminución se explica principalmente por la reducción de los ingresos financieros del ejercicio 2020.
115. El margen EBITDA³⁵ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2020 el margen de EBITDA es de 51,6%, y en el ejercicio 2019 es de 39,5%, resultados que se condicen con los obtenidos al calcular el margen operativo de dichos periodos.
116. El ROE³⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 mejora respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 9,9 de utilidad neta; mientras que, en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 8,9 de utilidad neta. El incremento del valor de este indicador se debe principalmente al aumento de la utilidad neta.

CUADRO N° 22: Ratios de rentabilidad

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	58,3%	48,0%
Margen Operativo	45,1%	32,8%
Margen Neto	30,9%	31,9%
Margen EBITDA	51,6%	39,5%
ROE	9,9%	8,9%
ROA	4,8%	3,9%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TPE
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

³² Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

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

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.



VI. CONCLUSIONES

117. El informe de desempeño del año 2020 para la Concesión del Terminal Portuario de Paita presenta las siguientes conclusiones:

- (i) El TPP atendió un total 554 naves durante 2020, lo que representó un aumento de 8,4% con respecto a las naves atendidas en el año 2019. Dicho incremento se encuentra relacionado con el incremento de 3,6% en el volumen total de carga movilizada, la cual pasó de 2,7 millones de toneladas en el año 2019 a 2,8 millones de toneladas en el año 2020, motivado por los crecimientos de la carga contenerizada (4%) y carga fraccionada (89,8%).
- (ii) Con relación al tipo de carga, durante el año 2020, se movilizaron principalmente carga de contenedores (72,8%) y carga a granel líquida (18,4%); mientras que el resto de carga correspondió a granel sólida (4,0%) y fraccionada (4,8%). Por su parte, con relación a las operaciones de embarque y desembarque, las exportaciones representan el 65,5% y las importaciones el 34,2%; mientras que, el cabotaje, transbordo y tránsito fueron prácticamente nulos (0,3%).
- (iii) Durante el año 2020 las tarifas de los servicios regulados se incrementaron en promedio 6,4%, con relación al año 2019. En particular, la tarifa por uso de amarradero en el muelle espigón se incrementó en 4,9% al pasar de USD 0,61 a USD 0,64; mientras que, la tarifa de este servicio en el muelle de contenedores se incrementó 5,7% al pasar de USD 1,05 a USD 1,11.
- (iv) La inversión ejecutada acumulada y reconocida por el Ositrán hacia el año 2020 ascendió a USD 228,6 millones, lo cual representó un avance de 73,37% en el total comprometido total de inversión. Al cierre del año 2020 las obras de infraestructura y el equipamiento correspondientes a la etapa 1 y la etapa 2 del proyecto habían concluido; asimismo, se activó la obligación de la etapa 3 al superarse el tráfico de 300 000 TEU.
- (v) En el ejercicio del año 2020, los pagos realizados por el Concesionario al Estado Peruano ascendieron a S/ 6,1 millones, lo cual mostró un incremento de 22,9% con relación al año anterior.
- (vi) En cuanto a la evolución del desempeño financiero, la empresa ha obtenido una utilidad neta positiva de USD 12,0 millones, mejorando su desempeño en relación al obtenido en el ejercicio anterior (USD 9,8 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) En cuanto a la liquidez de la empresa, todos sus índices mostraron un incremento con relación al año previo, lo que muestra que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Finalmente, la situación financiera de la empresa se mantuvo estable en términos de solvencia financiera, es así que el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,9 de activo total, este índice es mayor al obtenido en el año 2019 (USD 1,8).



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
Nº	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 – Paita S.A.			
Terminal Portuario de Paita			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - El apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. - Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). - En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG). ▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador. 	<p>Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)</p>
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho de Concesión. • Ingresos de la Concesión, netos de Retribución, del aporte por regulación y de cualquier otro comprometido a entidades estatales. • Acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 10.3. (p. 68)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversiones mínimas: USD 125,4 millones ▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones <p>La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión total: USD 311,6 millones 	Propuesta técnica (Folio 069) Anexo 16
13	Obras a ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13 m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.</p> <p><u>Etapa 2:</u> Equipamiento portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 3:</u> Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio de contenedores y equipamiento portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el apéndice 1 del Anexo 9.</p> <p><u>Etapa 4 y siguientes:</u> que comprenderán las obras de inversión adicional y otras que el concesionario estime necesarias para la operación del Terminal.</p>	Cláusula 6.4 (p. 43)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A.
Terminal Portuario de Paíta

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras mínimas.	Cláusula 6.35. (p. 50)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalizaciones	<p>Penalizaciones 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 – Paita S.A.			
Terminal Portuario de Paita			
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> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 1,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 0,55 ▪ En función a la carga: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Carga Rodante (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 40,00 - <u>Carga Fraccionada (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 13,00 - <u>Contenedor 20"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 120,00 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 130,00 - <u>Contenedor 40"</u> <li style="padding-left: 20px;">Nuevo Muelle USD 151,43 <li style="padding-left: 20px;">Espigón Existente USD 195,00 - <u>Granel Sólido (ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 6,00 - <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u> <li style="padding-left: 20px;">Ambos muelles USD 1,50 	Anexo 5
24	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.22. (p. 58)



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A.
Terminal Portuario de Paita

Nº	Tema	Contenido	Ref.
25	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p><u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u></p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV) <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 II: RESUMEN ESTADÍSTICO

a. Tráfico												
Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Naves atendidas (Alto Bordo)	Unidades	405	470	440	477	514	496	493	495	477	511	554
Carga total atendida	Toneladas	1 108 000	1 410 979	1 513 919	1 519 122	1 711 874	2 227 431	2 138 610	2 095 622	2 489 744	2 745 675	2 844 147
Carga por tipo de operación:												
Exportación	Toneladas	798 480	996 982	1 133 463	1 095 061	1 193 411	1 310 710	1 313 082	1 283 386	1 616 388	1 821 579	1 863 533
Importación	Toneladas	266160	390 881	367 488	407 460	475 606	910 749	813 169	775 025	865 380	920 134	971 693
Cabotaje	Toneladas	44 360 ^{a/}	22 646	12 699	12 826	41 818	4 322	7 019	19 385	5 081	74	6 436
Transbordo	Toneladas		469	200	3 569	1 039	1 592	5 340	17 826	2 649	3 888	2 485
Tránsito	Toneladas			70	206		57			246		
Carga por tipo de producto:												
Contenedorizada	Toneladas	787 390	1 111 602	1 157 766	1 157 766	1 313 186	1 428 377	1 442 570	1 491 912	1 858 357	1 991 753	2 071 401
Fraccionada	Toneladas	66 540	32 902	59 341	59 341	53 834	23 428	40 486	35 623	43 539	71 432	135 599
Graneles Líquidos	Toneladas	33 270	27 053	42 767	42 767	64 446	35792	52185	52 544	71812	565 758	524 617
Graneles Sólidos	Toneladas	221 800	239 421	259 428	259 248	280 409	739 833	573 369	515 542	516 036	116 732	112 531
Rodante	Toneladas											
Contenedores (unidades)	Unidades	75 952	89 903	96 087	96 087	109 447	119 346	123 520	128 295	152 323	163 828	177 654
Contenedores (TEUs) ^{1/}	Unidades de TEUs	126 466	152 154	165751	165751	192 628	210 595	215 014	223 384	270 835	297 019	328 688



b. Ingresos												
Ingresos	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Servicios a la carga:												
Manipuleo	Miles de dólares	14 537	16 864	19 100	20 428	21 238	19 046	21 479	21 381	25 843	28 798	34 136
Suministro de energía	Miles de dólares	237	902	1 920	2 156	3 188	3 671	4 242	4 377	6 636	8 442	9 027
Almacenaje	Miles de dólares	33	36	94	177	114	162	481	146	206	435	274
Alquiler de equipos	Miles de dólares	69	82	47	80	37	38	153	64	97	57	64
Otros servicios	Miles de dólares	370	736	942	1 804	3 098	8 590	7731	7 318	8 912	9 996	13 123
Servicios a la nave:												
Movilización de carga	Miles de dólares	112	88	1 009	141	235	205	549	342	822	1 138	950
Amarradero	Miles de dólares	454	812	194	1 075	1 081	1 451	1 549	1 576	1 309	1 375	1 600
Servicios de apoyo	Miles de dólares	11	54	93	229	225	172					
Otros servicios	Miles de dólares	100	303	604	741	715	324	249	251	154	115	391
Otros Ingresos:												
Servicios portuarios imputados a activos	Miles de dólares						-16131	-17 000	-18 068	-19 038	-19 787	-20 734
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	38 831

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante