



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Portuario de Paita
2022

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**





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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición accionaria del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de influencia	11
I.4. Principales activos de la Concesión.....	11
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión	14
I.6. Hechos de importancia	14
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	14
II.1. Servicios regulados.....	15
II.2. Servicios especiales.....	16
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	16
III.1. Principales clientes	17
III.2. Tráfico de naves y carga.....	18
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	28
IV.1. Tarifas.....	28
IV.2. Cargos de acceso	32
IV.3. Servicios no regulados.....	32
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	32
V.1. Inversiones.....	32
V.2. Pagos al Estado.....	33
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	34
VI.1. Niveles de servicio y productividad	34
VI.2. Accidentes	38
VI.3. Reclamos.....	39
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	40
VII.1. Análisis de los Estados Financieros.....	40
VII.2. Análisis de ratios financieros.....	48
VIII. CONCLUSIONES	55
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	57
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	63



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Estado de las inversiones.....	9
Cuadro 2 Infraestructura del TPP.....	12
Cuadro 3 Inversiones mínimas en equipamiento portuario	12
Cuadro 4 Relación de los principales equipos instalados en el TPP.....	13
Cuadro 5 Condición de prestación de servicios en el TPP	15
Cuadro 6 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2022.....	21
Cuadro 7 Composición del tráfico de contenedores, año 2022	25
Cuadro 8 Tarifas máximas de los servicios regulados, años 2021 y 2022	31
Cuadro 9 Contratos de acceso vigentes en el año 2022.....	32
Cuadro 10 Pagos al Estado, 2019 – 2022.....	34
Cuadro 11 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores.....	36
Cuadro 12 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada.....	37
Cuadro 13 Accidentes reportados en el terminal, año 2022.....	39
Cuadro 14 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022.....	40
Cuadro 15 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022	44
Cuadro 16 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022	48
Cuadro 17 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022	50
Cuadro 18 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022.....	53

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Líneas navieras en el TPP, año 2022	17
Gráfico 2 Agencias marítimas en el TPP, año 2022.....	18
Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2022	18
Gráfico 4 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2022	19
Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2022	19
Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022.....	20
Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022	20
Gráfico 8 Estadísticas de ocupación de muelle en el TPP,	21
Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2022.....	22
Gráfico 10 Volumen de carga movilizada, por tipo de operación	23
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2021 y 2022	23
Gráfico 12 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2022.....	24
Gráfico 13 Carga contenedorizada: productos movilizados, año 2022	24
Gráfico 14 Movimiento de contenedores en el TPP, periodo 2011-2022	25
Gráfico 15 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2022.....	26
Gráfico 16 Carga sólida a granel: productos movilizados, año 2022.....	26
Gráfico 17 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2022.....	27



Gráfico 18 Carga líquida a granel: productos movilizados, año 2022	27
Gráfico 19 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2022.....	28
Gráfico 20 Carga fraccionada: productos movilizados, año 2022	28
Gráfico 21 Inversiones en el TPP, periodo 2010 – 2022	33
Gráfico 22 NSP: Tiempo de Recepción de Mercancía, año 2022	35
Gráfico 23 NSP: Tiempo de Entrega de Mercancía, año 2022	36
Gráfico 24 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores, año 2022	37
Gráfico 25 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada, año 2022	38
Gráfico 26 Reclamos en el TPP, periodo 2010 – 2022	39
Gráfico 27 Ingresos por prestación de servicios portuarios de TPE	41
Gráfico 28 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, año 2022.....	42
Gráfico 29 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, año 2022.....	43
Gráfico 30 Composición de activos de la empresa	45
Gráfico 31 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2010-2022	45
Gráfico 32 Composición de pasivos de la empresa	46
Gráfico 33 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2010-2022	46
Gráfico 34 Composición del patrimonio neto de la empresa	47
Gráfico 35 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2010-2022	47
Gráfico 36 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2010 - 2022	49
Gráfico 37 Evolución del capital de trabajo, periodo 2010 - 2022	50
Gráfico 38 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2010 - 2022	51
Gráfico 39 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2010 - 2022.....	52
Gráfico 40 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2010 - 2022	54
Gráfico 41 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2010 - 2022.....	55

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TPP) durante el año 2022. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de naves y carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, entre otras.

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

El TPP está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). El compromiso de inversión actualizado asciende a USD 311,6 millones, distribuido en cuatro etapas. Al cierre del año 2021, la inversión ejecutada acumulada por TPE ascendió a USD 259,9 millones, lo cual representó un avance de 83,4% del compromiso total de inversión. Por otro lado, actualmente, el terminal portuario cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores, el cual fue construido en un periodo de 24 meses entre octubre del 2012 y octubre del 2014, entrando en operaciones en dicho mes. El Nuevo Muelle de Contenedores es un muelle de 300 metros de longitud y 12,5 hectáreas, especializado en el embarque y descarga de contenedores.

En el Contrato de Concesión se estipula que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación del Nuevo Muelle de Contenedores (es decir, durante 2019), el Ositrán realizará 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.

El TPP atendió un total 536 naves durante 2022, lo que representó un incremento del 12,8% con respecto a las naves atendidas en el año 2021. En contraste, se movilizó un total de 2,87 millones de toneladas, registrando una reducción del 3,1% respecto al nivel del año anterior (2,96 millones). Respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2022 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,5% correspondió a la carga contenedorizada, mientras que en el caso de la carga a granel sólido y la carga a granel líquido únicamente representaron el 18,4% y 4,2%, respectivamente. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2022, el 71,7% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 27,9% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga saliendo del país a través del TPP en contraste al menor volumen de carga de importación.

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2022 – octubre 2023 fue de +12,96%. Así, en octubre de 2022 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios en función a la nave (+12,933%), ii) Servicios en función a la carga contenedorizada (+12,958%) y iii) Servicios en función a la carga no contenedorizada (+12,931%).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2022 se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.



Respecto a las inversiones en el TPP, durante el año 2022 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 23,25 millones, monto 192% superior a lo registrado en 2021; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 259,9 millones, representando un porcentaje de avance del 83,4% del compromiso de inversión de TPE.

Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2022, TPE realizó pagos por un total de S/ 8,168 millones, lo cual mostró un incremento de 7,21% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,6% de los pagos realizados en el año 2021 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,4% corresponde al aporte por regulación.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 5 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (21 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentó un (1) reclamo ante el Concesionario, lo cual representó una reducción de 88,9% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2021 (9 reclamos), estando dicho reclamo relacionado con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, habiéndose declarado dicho reclamo fundado en parte e inadmisibles la parte infundada.

Respecto a la situación financiera de TPE, al cierre del año 2022 se observa que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha fortalecido, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual se ve reflejado en el incremento del capital de trabajo para el año 2022. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, para el 2022 la empresa presenta una mayor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.

Finalmente, la información financiera de TPE para el 2022 muestra un incremento en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. Asimismo, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas y un manejo eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 24 de junio de 2009 la empresa peruana Terminales Portuarios Euroandinos - Paita S.A. se constituyó como una sociedad anónima. Actualmente, sus accionistas son TERTIR - Terminais de Portugal S.A. (entidad subsidiaria de Yilport Iberia S.A., domiciliada en Portugal) y DP World Logística S.A.C. (domiciliada en Perú), ambos con una participación del 50% de su capital.
2. Cabe indicar que DP World 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 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 (es decir, 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 (Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión). Cabe indicar que solo en el caso de los servicios de practicaje y remolcaje se aplicará las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Ositrán y el Reglamento de Acceso del Concesionario (en adelante, REA).



Fuente: Plan de negocios de TPE, 2023.

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).



5. Por otro lado, en cuanto a los compromisos de inversión pactados, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Segunda de la Adenda N° 1 al referido Contrato, la inversión referencial para el 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 mil TEU 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 mil TEU por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.
 - **Etapa IV y siguientes:** comprenderán las Obras de Inversión Adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para la operación del TPP. Cabe señalar que el Concesionario se comprometió a realizar una inversión en obras adicionales ascendentes a USD 118,9 millones. Las inversiones adicionales incluyen la construcción de vías de acceso, la ampliación del muelle espigón, el dragado para aumentar la profundidad de calado de ambos muelles, entre otros.

Cuadro 1 Estado de las inversiones	
ETAPA	ESTADO
Etapa I	Inició el 11/06/2021 y concluyó el 10/06/2014.
Etapa II	Se activa cuando se superen los 180 000 TEU al año, lo cual ocurrió al final del año 2015. Las obras de esta etapa finalizaron en el 2016.
Etapa III	Se activa cuando se superen los 300 000 TEU al año. En el año 2020, el TPP movilizó 329 446 TEU, activando las obligaciones de la etapa III.
Etapa IV	Estas obras puede iniciarlas el Concesioanrio en el momento que considere oportuno.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. Asimismo, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en garantía de las inversiones ejecutadas para el desarrollo de las obras de la Etapa I, II y III, el Concedente asegura al Concesionario un nivel de Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).
7. El IMAG, de corresponder, se entregará al Concesionario de acuerdo con el procedimiento de pago descrito en el Contrato de Concesión. Dicho procedimiento establece que el monto resultante de la diferencia entre el IMAG y los ingresos totales anuales calculados por el Regulador serán abonados al Concesionario en el año calendario siguiente de la presentación del informe en el que se determine dicha diferencia. No obstante, es importante indicar que el IMAG no será exigible en los siguientes casos:

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.



- 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.
 - Cuando se presenten los escenarios de Fuerza Mayor, Suspensión o Caducidad de la Concesión, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
 - Cuando 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.
 - Cuando 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.
8. Al respecto, cabe señalar que, de acuerdo con lo referido en los Estados Financieros Auditados 2022 de la empresa, 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, mientras que en el caso de la etapa III el IMAG asciende a USD 27 millones, el cual va desde el año 2026 hasta el año 2035. Así, sumando el monto total para el desarrollo de las tres fases se tiene que el IMAG asciende a USD 357,9 millones (sin incluir IGV).
9. Por su parte, respecto al régimen tarifario, 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 son actualizadas conforme a la metodología de precios tope (*"price cap"*) según la fórmula RPI-X³. Sobre el particular, de acuerdo con el Contrato de Concesión, durante los cinco (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.
10. Al respecto, 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, siendo dicho factor X el que se encontró vigente durante el año 2022.
11. 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.
12. Finalmente, respecto a los pagos al Estado, de acuerdo con la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión, TPE deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el terminal portuario de Paita, la cual asciende al 2% de los ingresos netos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁵.

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

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

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



I.3. Área de influencia

13. El terminal portuario se ubica en la provincia de Paita, al norte de la región Piura, 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.
14. Asimismo, el TPP 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 del norte del Perú con el Brasil.

Ilustración 2 Área de influencia del TPP



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

15. Por otro lado, por la zona limítrofe con el norte de Piura, el puerto marítimo más cercano es el Puerto Bolívar en El Oro, Ecuador. Este es un puerto de carácter multipropósito que posee un muelle de 910 metros, con un calado de 14 metros, y cuya principal carga movilizadora corresponde a las bananeras debido a su proximidad con diversas fincas bananeras⁷.

I.4. Principales activos de la Concesión

16. En cuanto a la infraestructura, 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 10 metros de calado para la atención de naves de carga contenerizada y no contenerizada, con cuatro amarraderos y una longitud de 365 metros.
17. En cumplimiento con las obligaciones del Contrato de Concesión, TPE ha venido realizando inversiones; es así que, a diciembre del año 2020 el TPP contaba con un nuevo terminal de contenedores con un muelle marginal de 300 metros y un área de respaldo pavimentado, entre otros (ver el detalle en el siguiente cuadro).

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

⁷ Ver <https://www.yilport.com/es/puertos/default/Puerto-Bolivar-Ecuador-%7C-Terminales-en-Am%C3%A9rica-Latina/719/0/0> (última revisión: el 15 de mayo de 2023).



Cuadro 2 Infraestructura del TPP

Infraestructura inicial recibida por TPE

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

Inversión en infraestructura realizada por TPE

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

Obras civiles-Inversiones adicionales

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

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Cuadro 3 Inversiones mínimas en equipamiento 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.



21. De esta manera, el equipamiento con el que cuenta el Concesionario, correspondiente a la etapa I, es: una (1) grúa pórtico de muelle Super Post Panamax y dos (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.
22. Asimismo, como parte de la etapa II, finalizada en 2016, se instalaron una (1) grúa pórtico de muelle STS, dos (2) grúas pórtico RTG y el Sistema Operativo del Terminal – TOS, además de culminar la remoción y extracción de la embarcación pesquera Cráter.

Cuadro 4 Relación de los principales equipos instalados en el TPP

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

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ilustración 3 Grúas en el TPP



Nota: (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

23. 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

24. El 27 de julio de 2022, el Ositrán notificó al MTC su opinión sobre un Proyecto de Adenda que plantea, entre otros aspectos, un cambio en el equipamiento de la Etapa 3, considerando la instalación de una (1) grúa pórtico de muelle STS adicional en el Muelle de Contenedores como Inversión Mínima en lugar de dos (2) grúas móviles en el Muelle Espigón Existente. Sobre el particular, al cierre del año 2022 la referida Adenda no fue suscrita pero, en cambio, se han suscrito diversas actas de acuerdo entre las partes (MTC y TPE) para la suspensión del cómputo de plazo de ejecución de la Etapa 3 en lo referente a la obligación de adquirir dos grúas móviles.
25. De acuerdo con lo indicado en el Plan de Negocios 2023, presentado por TPE ante el Ositrán, entre los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2022 se tienen los siguientes:
- Se redujo el cierre de puerto de 25 días en 2021 a 4 días en 2022, mediante la aplicación de cierres parciales en coordinación con la DICAPI, la APN y agentes marítimos, creando continuidad en la operación de naves.
 - Se consolidó el sistema de citas hacia la comunidad, calibrando los intervalos de vencimientos, de acuerdo a la necesidad de los transportistas y del cliente, reduciendo significativamente la congestión vehicular en los accesos de la Terminal.
 - Se finalizó el reforzamiento del muelle espigón, lo cual permitirá la recepción de naves con mayor peso portante de 32 000 DWT, hasta 50 000 DWT.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

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.



Cuadro 5 Condición de prestación de servicios en el TPP

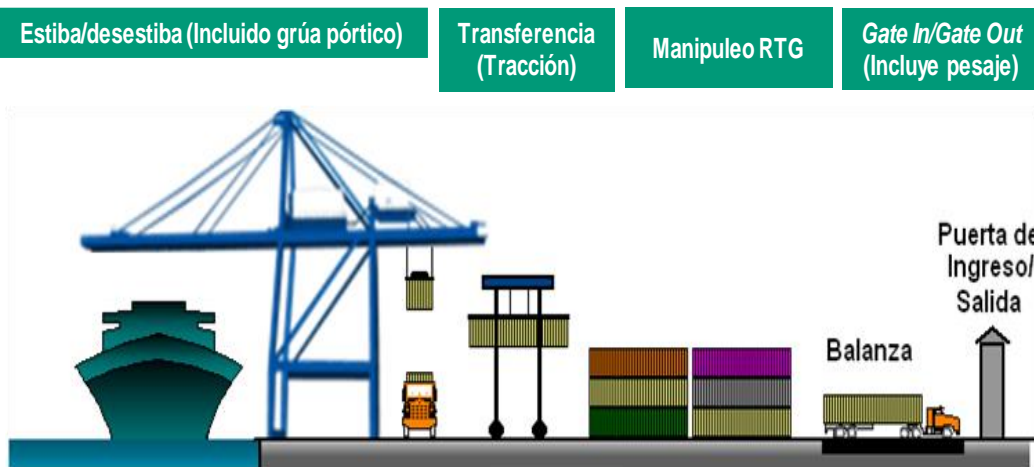
Clasificación de servicios	Situación	Contraprestación	Determinación
Servicios estándar	Regulado	Tarifas	Sujeto al RETA
Remolcaje y practicaaje	Regulado	Cargo de acceso	Sujeto al REMA
Servicios especiales	No regulado	Precio	Por parte del Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.1. Servicios regulados

28. Los servicios sujetos a regulación comprenden tanto a los servicios estándar como a los servicios sujetos al régimen de acceso a la infraestructura (remolcaje y practicaaje).

Ilustración 4 Cadena logística de una operación de transporte marítimo



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Servicios estándar

29. Los servicios estándar son aquellos servicios que por sus características operativas son esenciales para completar la cadena logística de transporte de carga. Estos se encuentran regulados mediante una tarifa tope, de tal forma que el concesionario puede cobrar como máximo la tarifa determinada por el regulador. Cabe señalar que, los servicios estándar son brindados de forma obligatoria por el concesionario a todo usuario que lo solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.
30. Los servicios estándar pueden clasificarse según su alcance, ya sea que se trate de servicios brindados en función a la nave o en función a la carga:
- **En función a la nave:**
 - Incluye la utilización del muelle, el amarre y el desamarre. Estos servicios son necesarios para que una nave pueda atracar en el terminal y posteriormente, realizar las actividades de carga y/o descarga de la mercancía.
 - Se cobra a la nave por las horas que permanece atracada
 - Unidad de cobro: metro de eslora-hora
 - Tiempo de inicio: nave larga la primera espía en operación de atraque
 - Tiempo de término: nave larga la última espía en operación de desatraque
 - Incluye el servicio de amarre y desamarre
 - **En función a la carga:**
 - En el caso del embarque, el servicio comprende desde que la carga ingresa al TPP hasta que la nave en la que se embarque es desamarrada para zarpar. En



el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.

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

b) Servicios sujetos a régimen de acceso

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

II.2. Servicios especiales

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

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

36. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario de Paita durante el año 2022, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹³.

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

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

¹³ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que

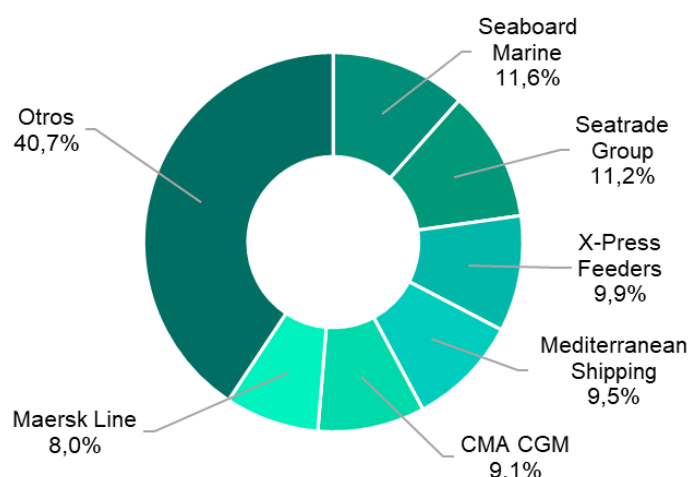


37. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo. Así, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Principales clientes

38. Respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
39. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2022 se observa que alrededor del 32% del tráfico total de naves se concentró en tres (3) empresas, Seaboard Marine (11,6%), Seatrade Group (11,2%) y X-Press Feeders (9,9%), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 40,7% de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones inferiores al 8% del tráfico total.

Gráfico 1 Líneas navieras en el TPP, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

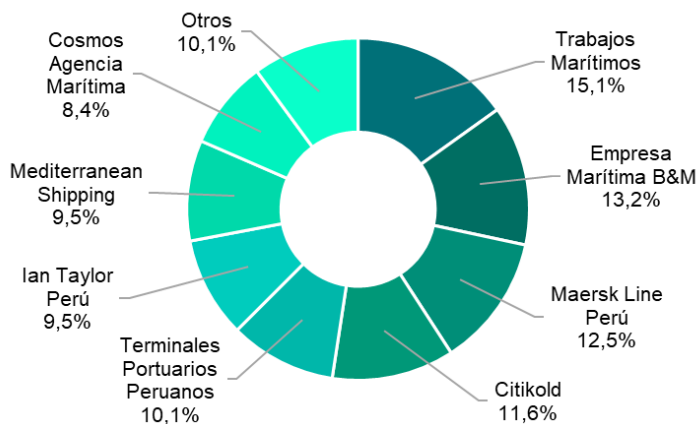
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2022 se observa que alrededor del 40% del tráfico de naves se encontró distribuido entre tres (3) empresas, siendo Trabajos Marítimos la que presentó la mayor participación, registrando el 15,1% del total de naves que recalieron en el terminal, seguido de Empresa Marítima B&M con el 13,2% y Maersk Line Perú con el 12,5%, tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 10,1% de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 3% del tráfico total.

todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Gráfico 2 Agencias marítimas en el TPP, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



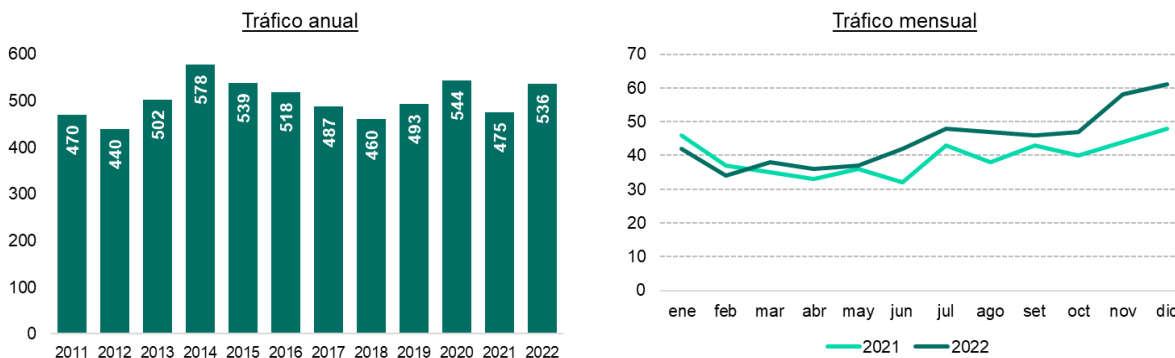
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves y carga

a) Naves atendidas

41. Durante el año 2022, TPE atendió un total de 536 naves, esto es, 61 naves más que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en un incremento del 12,8%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual de naves, la tendencia observada durante el año 2022 supera los niveles registrados en el 2021, presentando un tráfico por encima de lo observado el año anterior entre los meses de marzo a diciembre, situándose en torno a las 45 naves por mes, en promedio, número superior al promedio mensual de naves del año 2021 (40 naves).

Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2022
(En número de naves atendidas)

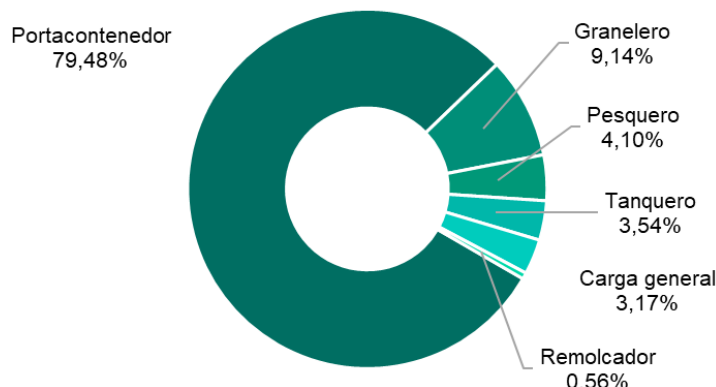


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2022, las naves que transportan contenedores representaron el 79,48% del total de naves atendidas, seguido por las naves que transportan carga sólida a granel con el 9,14% y las naves pesqueras con el 4,10%, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Cabe indicar que el 7,28% del tráfico restante durante el 2022 corresponden a buques tanqueros, naves de carga general y remolcadores.



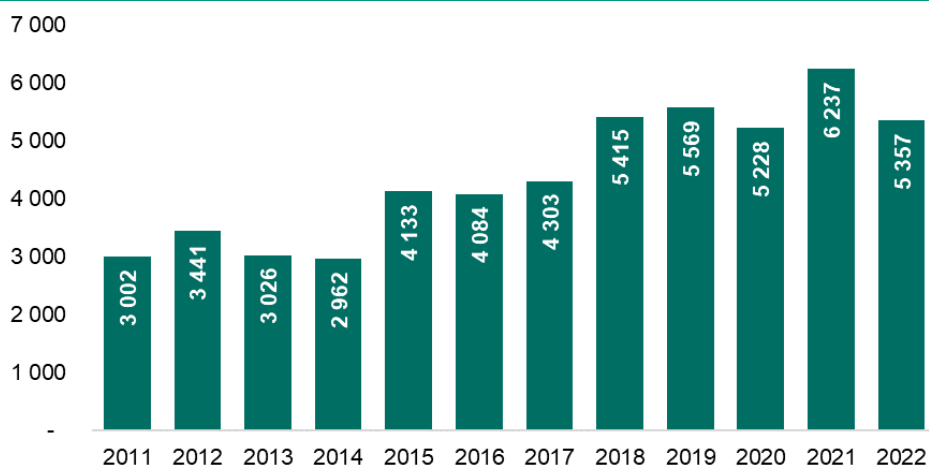
Gráfico 4 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

43. Cabe señalar que el aumento observado en el número de naves atendidas en el año 2022 contrasta con la contracción del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a una reducción en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2022, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 5,36 mil toneladas, cifra inferior a lo observado en el año 2021 (-14,1%), tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Nótese que, sin perjuicio de la contracción que se presenta para el 2022, desde el año 2015 la tendencia del volumen de carga por nave ha sido creciente, pasando de 4,13 mil toneladas en 2015 a 5,36 mil toneladas en 2022, lo cual se traduce en una variación anual promedio de +3,78%.

Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2022
(En toneladas métricas)



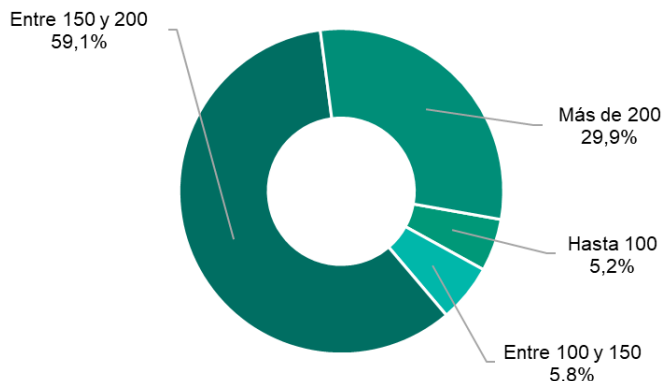
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2022, estas comprenderían la eslora y el arqueado bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 150 a 200 metros presentaron la mayor participación con el



59,1% del tráfico total, mientras que las naves de mayor eslora, tales como las pertenecientes al rango de más de 200 metros, presentaron una participación de 29,9% del tráfico total.

Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

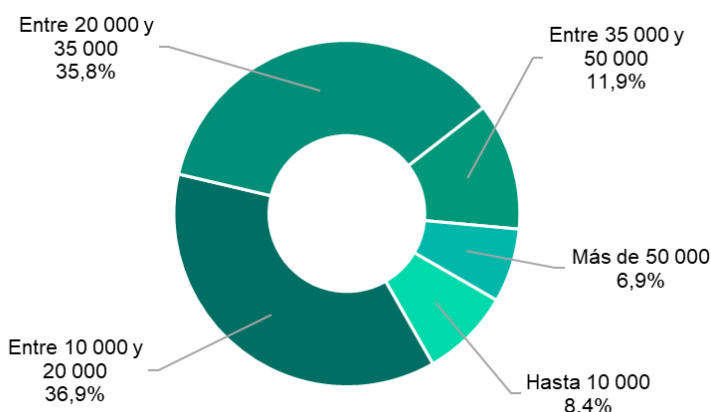


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Por otro lado, con relación al arqueado bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueado bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueado bruto entre 10 000 y 20 000 toneladas, con un 36,9% del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueado bruto de entre 20 000 y 35 000 toneladas, con un 35,8% del tráfico total de naves.

Gráfico 7 Arqueado bruto (en toneladas) de las naves, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. En cuanto al arribo de las naves en el TPP durante el año 2022, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 2 con 417 naves, en tanto que una menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 1 con 119 naves, las cuales se atendieron principalmente en el amarradero B con un total de 87 naves. Cabe señalar que, de acuerdo con la información publicada por la APN



en 2022¹⁴, el amarradero B del muelle N° 1 presentó una mayor frecuencia de ocupación mensual a lo largo del año en comparación al resto de amarraderos del referido muelle.

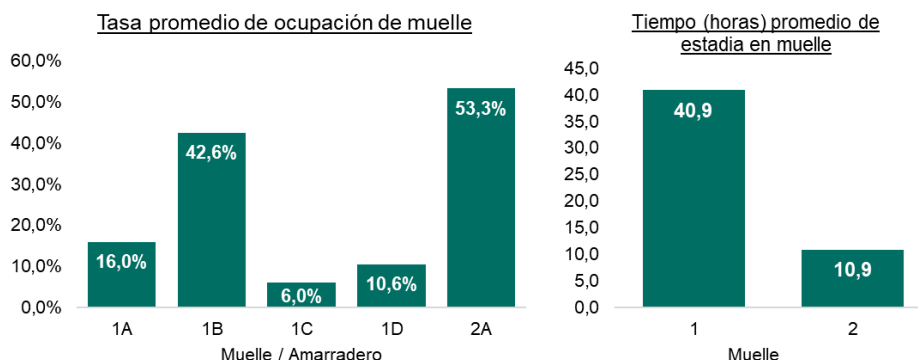
Cuadro 6 Naves arribadas, por muelle y amarradero, año 2022			
Amarradero	Muelle		Total
	1	2	
A	15	417	432
B	87		87
C	1		1
D	16		16
Total	119	417	536

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Finalmente, en cuanto a la ocupación de muelle en el Terminal Portuario de Paita, conviene revisar las estadísticas de tasa de ocupación de muelle y tiempo promedio de estadía de nave en muelle.
48. Con relación a la tasa de ocupación, esta corresponde a la relación entre el tiempo total de ocupación del amarradero y el tiempo total de disponibilidad, siendo importante dicha tasa debido a que puede afectar la eficiencia de las operaciones portuarias y la capacidad del puerto para manejar volúmenes de carga elevados, ya que un alto nivel de ocupación de muelles puede conducir a tiempos de espera más largos para los barcos, lo que a su vez aumenta los costos para las empresas que utilizan el puerto. Al respecto, y de acuerdo con la información de la Autoridad Portuaria Nacional¹⁵, la tasa de ocupación recomendada es de 70%.
49. Como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, en el terminal se han observado tasas promedio de ocupación heterogéneas entre los diversos amarraderos que forman parte de la concesión. Así, se observa que la mayor ocupación se presentó en el amarradero 2A, con una tasa promedio de 53,3%, seguido del amarradero 1B, con una tasa promedio de 42,6%. Entre tanto, durante el 2022, las menores tasas promedio de ocupación se presentaron en los amarraderos 1C y 1D con porcentajes de 6,0% y 10,6%, respectivamente, ello como consecuencia de que en diversos meses de dicho año no se presentó ocupación de naves en tales amarraderos, de acuerdo a lo indicado por la APN.

Gráfico 8 Estadísticas de ocupación de muelle en el TPP, por muelle, año 2022



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ En particular, el reporte "Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados", publicado con periodicidad mensual. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/2804705-estadisticas-apn-2022-ocupacion-en-muelles> (Última revisión: 18 de mayo de 2023).

¹⁵ Ídem.

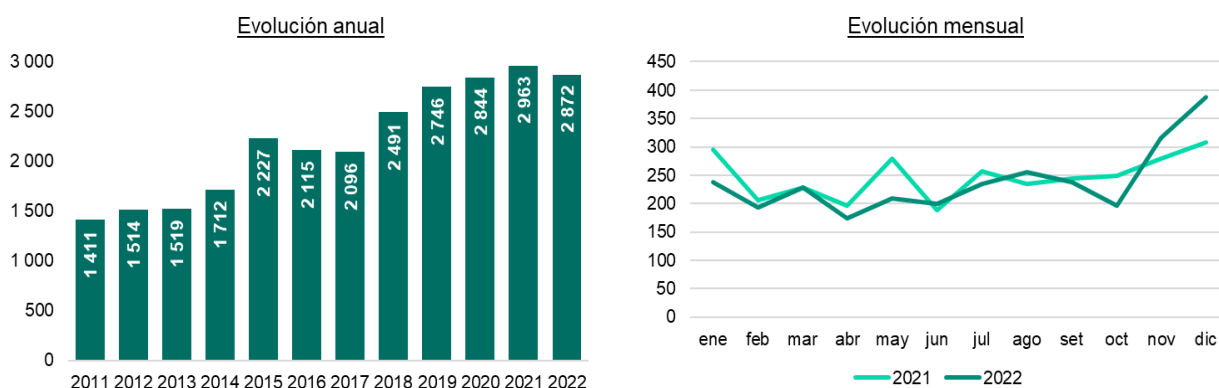


50. Por su parte, respecto al tiempo promedio de estadía de nave en muelle, este corresponde al tiempo promedio en que una nave permanece atracada en el puerto para cargar o descargar su carga, el cual puede variar dependiendo de diversos factores, tales como el tamaño de la nave, el tipo de carga, la eficiencia de las operaciones portuarias, entre otros. Al respecto, en el caso del TPP, durante el año 2022, se ha observado que el mayor tiempo promedio de estadía se presentó en el muelle N° 1 con alrededor de 40,9 horas, seguido por el muelle N° 2 con alrededor de 10,9 horas.

b) Volumen de carga movilizada

51. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2022 se presentó una reducción del 3,1% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 2,96 a 2,87 millones de toneladas, respectivamente, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2022 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el TPP presentó una tendencia ligeramente inferior a la observada en el año 2021 (con excepción de los meses de agosto, noviembre y diciembre), situándose en torno a las 239 mil toneladas por mes, en promedio, cifra inferior al promedio mensual de toneladas del año 2021 (247 mil toneladas).

Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2022
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

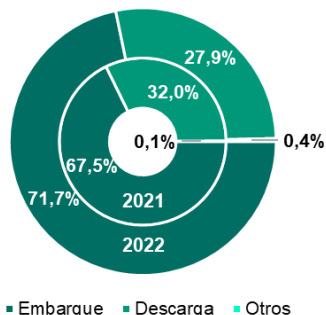
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2022, el 71,7% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 27,9% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga saliendo del país a través del TPP en contraste al menor volumen de carga de importación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Nótese que, durante el año 2022, el volumen total embarcado ascendió a 2,06 millones de toneladas (+2,9% respecto del 2021), mientras que el volumen total descargado ascendió a 799,8 mil toneladas (-15,7% respecto del 2021).



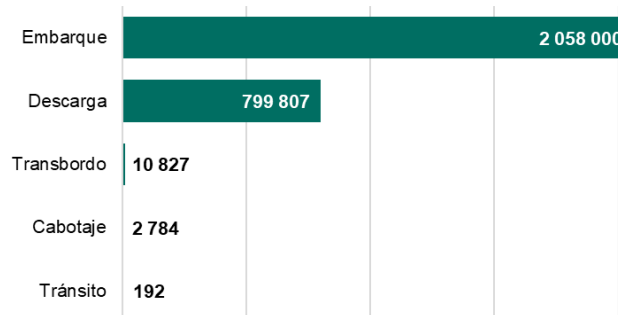
Gráfico 10 Volumen de carga movilizada, por tipo de operación

Participación por tipo de operación



■ Embarque ■ Descarga ■ Otros

Composición de la carga, por tipo de operación

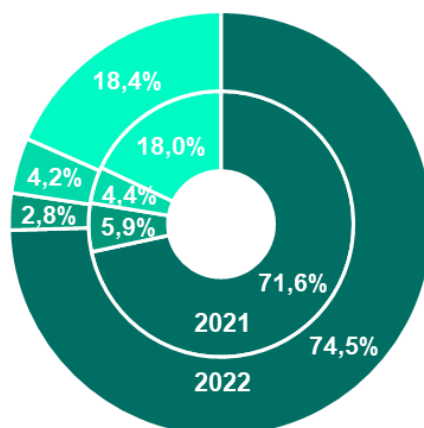


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Asimismo, como se presenta en el siguiente gráfico, respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2022 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,5% correspondió a la carga contenedorizada, mientras que en el caso de la carga a granel sólido y la carga a granel líquido únicamente representaron el 18,4% y 4,2%, respectivamente. Nótese que, en comparación al 2021, la carga contenedorizada y la carga a granel sólido presentan una mayor participación dentro del tráfico total, en contraste a lo observado en el caso de la carga a granel líquido y la carga fraccionada, las cuales vieron contraídas sus participaciones.

Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2021 y 2022 (Porcentaje de participación de la carga movilizada)



■ Contenedorizada ■ Fraccionada ■ Granel Líquido ■ Granel Sólido

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

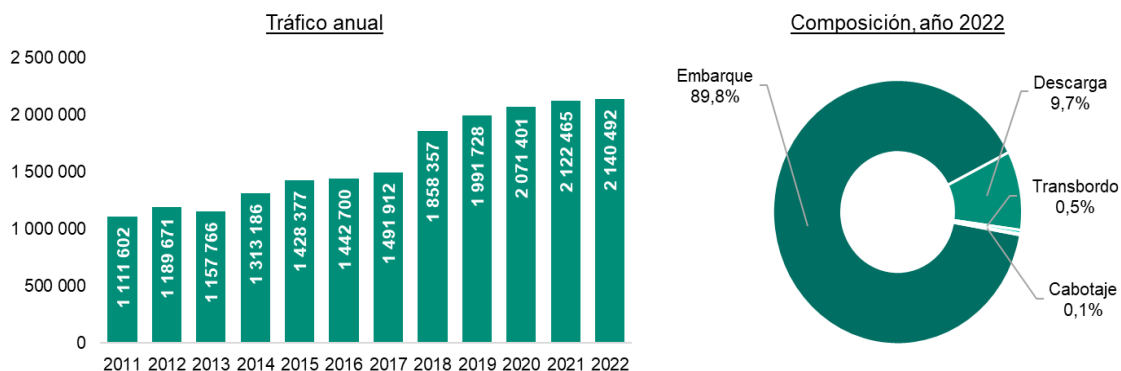
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga contenedorizada

54. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2022 por el TPP ascendió a 2,14 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 0,85% respecto de lo registrado en el 2021, ello en línea con la tendencia histórica observada en este tipo de carga que se ha mantenido en ascenso desde inicio de concesión, presentado un crecimiento promedio anual de 6,14%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TPP durante el periodo 2011 – 2022.



Gráfico 12 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2022
(En toneladas métricas)

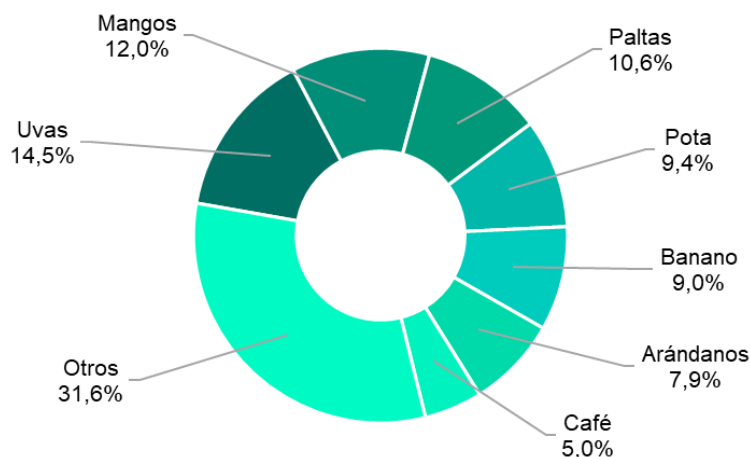


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2022 se concentró mayormente en las operaciones de embarque, con alrededor del 89,9%, en tanto que las operaciones de descarga, transbordo y cabotaje representaron el 9,7%, 0,5% y 0,1% de la carga movilizada, respectivamente.
56. Asimismo, en cuanto a los productos movilizadas bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: uva (14,5%), mangos (12,0%), paltas (10,6%), pota (9,4%), banano (9,0%) y arándanos (7,9%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 13 Carga contenedorizada: productos movilizadas, año 2022
(Porcentaje de participación respecto del total)



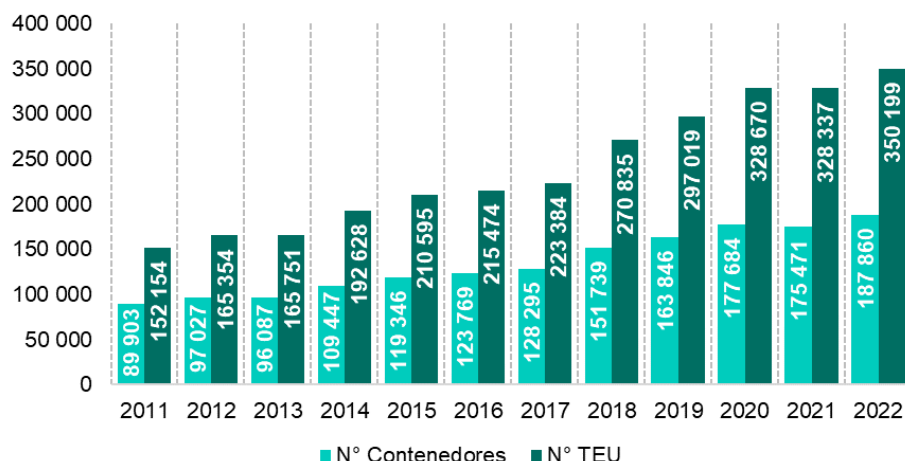
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Por otro lado, durante el año 2022, en el TPP se movilizaron 187 860 contenedores, lo que muestra un incremento de 7,1% con relación al número de contenedores movilizadas en el año 2021 (175 471 contenedores). Entre tanto, en cuanto al número de TEU movilizadas, en el año 2022 se ha registrado el movimiento de 350 199 TEU, esto es, 6,7% TEU más a lo registrado en el año previo (328 337 TEU).



Gráfico 14 Movimiento de contenedores en el TPP, periodo 2011-2022
(Porcentaje de participación respecto del total)



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

58. En el siguiente cuadro se detalla la composición del tráfico de contenedores en el TPP, por tipo de contenedores llenos y vacíos, de 20 y 40 pies. Al respecto, la mayor participación de contenedores se encuentra en las operaciones de embarque, principalmente los contenedores llenos de 40 pies, en tanto que en las operaciones de descarga, el mayor volumen de contenedores corresponde a los vacíos de 40 pies, lo cual guarda relación con la participación de la carga contenedorizada descrita anteriormente.

Cuadro 7 Composición del tráfico de contenedores, año 2022
(En número de contenedores)

	Llenos		Vacíos		Total
	20 TEU	40 TEU	20 TEU	40 TEU	
Descarga	4 363	4 618	7 097	69 649	85 727
Embarque	10 506	78 505	1 197	1 436	91 644
Transbordo	210	292	0	334	836
Cabotaje	1	115	811	7 619	8 546
Tránsito	0	0	0	1 107	1 107
Total	15 080	83 530	9 105	80 145	187 860

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

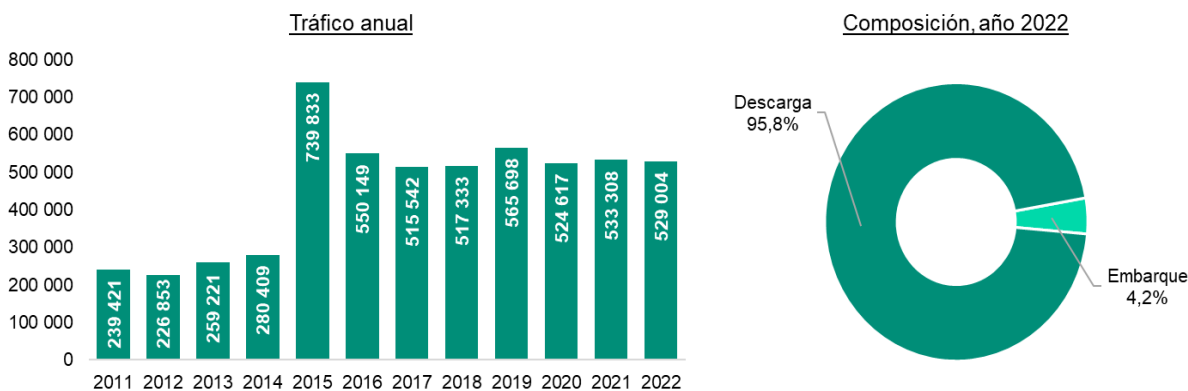
Carga sólida a granel

59. Durante el año 2022, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TPP ascendió a 529 mil toneladas, lo cual representó una reducción del 0,81% respecto de lo registrado en el año previo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Al respecto, debemos indicar que el 95,8% del volumen de carga sólida a granel movilizadas durante el 2022 correspondieron a la importación desde el terminal, en tanto que el 4,2% restante correspondió a la exportación.



Gráfico 15 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2022

(En toneladas métricas)



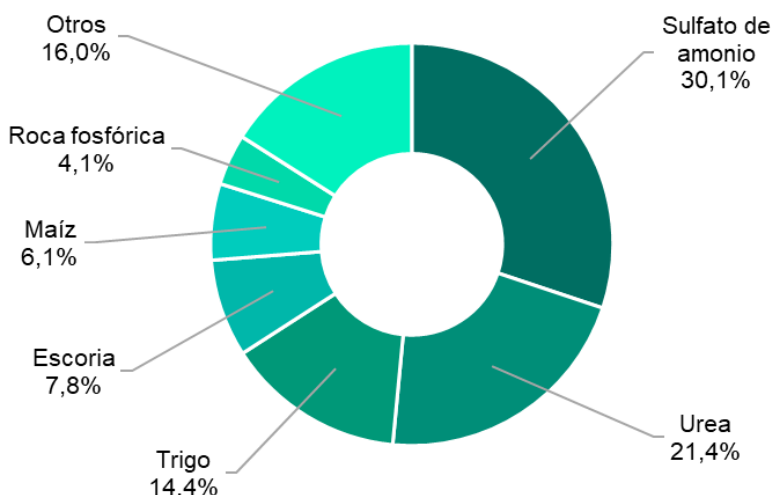
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: sulfato de amonio (30,1%), urea (21,4%), trigo (14,4%) y escoria (7,8%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 16 Carga sólida a granel: productos movilizados, año 2022

(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

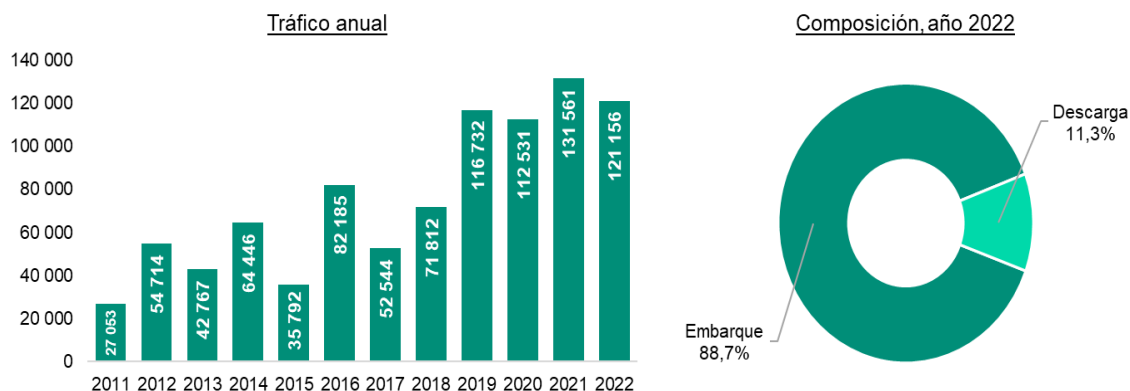
Carga líquida a granel

61. En el 2021, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TPP ascendió a 121,2 mil toneladas, lo cual representó una reducción de 7,91% respecto de lo registrado en el 2021; no obstante, dicho nivel de carga se encuentra en línea con la tendencia histórica observada en este tipo de carga que se ha mantenido en ascenso desde inicio de concesión, registrando una variación promedio anual de 14,6%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TPP durante el periodo 2011 – 2022. Cabe indicar que el 88,7% del volumen movilizado durante el 2022 correspondió a operaciones de embarque, mientras que el 11,3% restante correspondió a operaciones de descarga.



Gráfico 17 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2022

(En toneladas métricas)



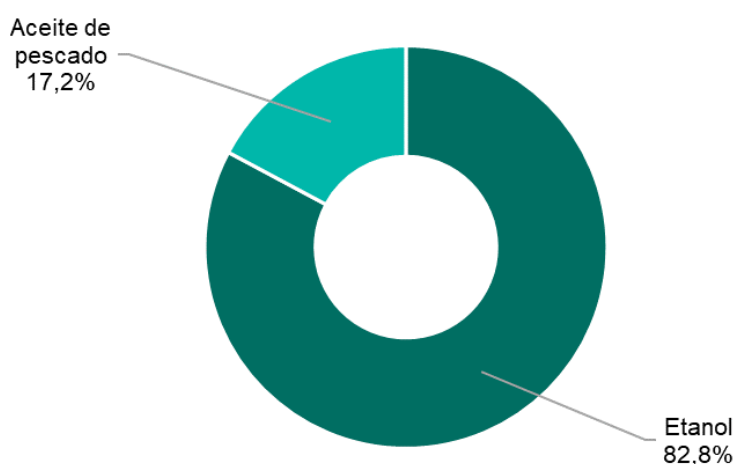
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2022, destacan los siguientes: etanol (82,8%) y aceite de pescado (17,2%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 18 Carga líquida a granel: productos movilizados, año 2022

(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

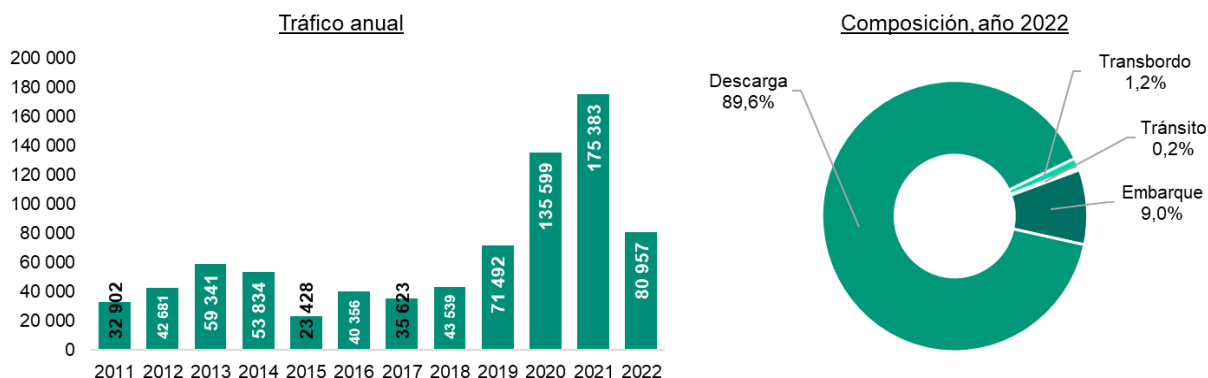
Carga fraccionada

63. Durante el año 2022, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TPP ascendió a 81,0 mil toneladas, lo cual representó una reducción del 53,8% respecto de lo registrado en el 2021, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe indicar que los niveles registrados en el 2022 se encuentran por debajo de la tendencia histórica que se había presentado creciente desde el año 2018. Por otro lado, en cuanto al tipo de operación efectuado, el 89,6% del volumen movilizado durante el 2022 correspondió a operaciones de descarga, mientras que el 9,0% correspondió a operaciones de embarque y el 1,4% restante comprendió tanto las operaciones de transbordo como de tránsito.



Gráfico 19 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2022

(En toneladas métricas)



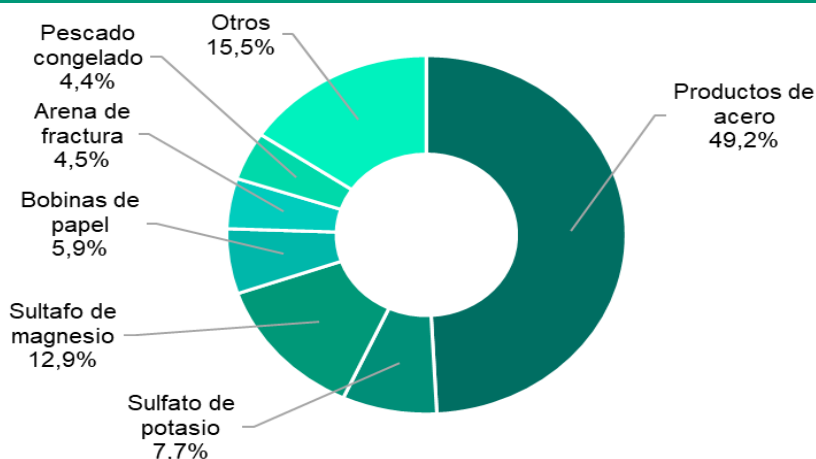
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Asimismo, en cuanto a los productos movilizados bajo este tipo de carga durante el año 2021, destacan los siguientes: productos de acero (49,2%), sulfato de magnesio (12,9%) y sulfato de potasio (7,7%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 20 Carga fraccionada: productos movilizados, año 2022

(Porcentaje de participación respecto del total)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

65. 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.
66. 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.



67. 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)¹⁶ de los EEUU.

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

68. 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.
69. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al *RPI* de los últimos doce meses y el factor de productividad (*X*) estimado por el Ositrán para dicho quinquenio. Cabe señalar que, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario, las tarifas máximas se actualizarán anualmente únicamente por el *RPI*¹⁷.
70. 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 Ositrán¹⁸ aprobó tanto el factor de productividad de -4,70%, aplicable a los servicios regulados en el TPP y vigente hasta el 2 de octubre de 2024, como la desregulación del Servicio Estándar a la Carga Rodante y del Servicio de Transbordo a la Carga Rodante brindados en el TPP. Estos cambios se reflejaron en un nuevo conjunto de tarifas, que entraron en vigencia a partir del 4 de diciembre de 2019, para las canastas de servicios que se listan a continuación:

a) Canasta de servicios en función a la nave:

• **Servicios Muelle Espigón:**

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

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2019-CD-OSITRAN.



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

• **Servicios Muelle Espigón:**

- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies

• **Servicios Muelle de Contenedores:**

- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies
- Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies

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

• **Servicios Muelle Espigón:**

- Servicio Estándar a la carga fraccionada
- Servicio Estándar a la carga sólida a granel
- Servicio Estándar a la carga líquida a granel

• **Servicios Muelle de Contenedores:**

- Servicio Estándar a la carga fraccionada
- Servicio Estándar a la carga sólida a granel
- Servicio Estándar a la carga líquida a granel

Tarifas vigentes durante el año 2022

71. De conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2022 – octubre 2023 fue de **+12,96%** ($RPI - X = 8,26\% - (-4,70\%)$)¹⁹.
72. En ese sentido, en el mes de octubre de 2022 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad. En este nuevo tarifario se registraron las siguientes variaciones:

¹⁹ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de agosto de 2022 ascendió a +8,26%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Agosto 2021	Agosto 2022	Var%
CPI	273,567	296,171	+8,26%



- Canasta de Servicios en función a la nave: +12,933%
- Canasta de Servicios en función a la carga contenedorizada: +12,958%
- Canasta de Servicios en función a la carga no contenedorizada: +12,931%

73. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas aplicadas a los servicios regulados durante el año 2022, en comparación con el año anterior. Cabe precisar que la tarifa por el servicio a la carga (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.

74. Además, 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 8 Tarifas máximas de los servicios regulados, años 2021 y 2022
(En USD, sin IGV)

	Unidad de medida	Version 18 Desde 12/10/2021	Version 22 Desde 03/10/2022
I. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la Nave	US\$ / mLOA / hora	0,74	0,82
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	176,51	176,51
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	266,61	266,61
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	176,51	199,39
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	266,61	301,17
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	176,51	199,39
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	266,61	301,17
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	US\$ / TON	17,77	20,07
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	US\$ / TON	8,20	9,26
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	US\$ / TON	2,05	2,51
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la Nave	US\$ / mLOA / hora	1,28	1,40
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	157,18	166,45
Servicio Estándar a la carga en contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	197,96	225,74
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	157,18	166,45
Servicio Estándar de transbordo de contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	197,96	225,74
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 20 pies	CNTR. 20' Empty	157,18	166,45
Servicio Estándar de transbordo de contenedores vacíos de 40 pies	CNTR. 40' Empty	197,96	225,74
Servicio Estándar de transbordo de carga fraccionada	US\$ / TON	17,07	18,21
Servicio Estándar de transbordo de carga sólida a granel	US\$ / TON	7,84	7,84
Servicio Estándar de transbordo de carga líquida a granel	US\$ / TON	1,97	1,97
II. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA CONTENEDORIZADA			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	176,51	176,51
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	266,61	266,61
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 20 pies	CNTR. 20' Full	157,18	166,45
Servicio Estándar a la carga en contenedores llenos de 40 pies	CNTR. 40' Full	197,96	225,74
III. CANASTA DE SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA NO CONTENEDORIZADA			
A. Servicios Muelle Espigón			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	US\$ / TON	17,77	20,07
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	US\$ / TON	8,20	9,26
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	US\$ / TON	2,05	2,51
B. Servicios Muelle de Contenedores			
Servicio Estándar a la carga fraccionada	US\$ / TON	17,07	18,21
Servicio Estándar a la carga sólida a granel	US\$ / TON	7,84	7,84
Servicio Estándar a la carga líquida a granel	US\$ / TON	1,97	1,97

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV.2. Cargos de acceso

75. El 25 de mayo de 2010, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso del TPP, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados
76. Al finalizar el año 2022, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios. De este total, tres (3) empresas brindaron el servicio de remolcaje en el TPP: Ian Taylor Perú S.A.C, PSA Marine S.A. y SAAM Towage S.A., en tanto que el servicio de practicaje fue brindado por la empresa Serpac Portuaria S.A.C., tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 9 Contratos de acceso vigentes en el año 2022		
USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA
REMOLCAJE		
Ian Taylor Perú S.A.C.	14/01/2022	13/01/2023
PSA Marine Perú S.A.	27/10/2021	27/10/2023
SAAM Towage S.A.	26/05/2022	26/05/2024
PRACTICAJE		
SERPAC Portuaria S.A.C.	13/09/2021	12/10/2022

Fuente: TPE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Servicios no regulados

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

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

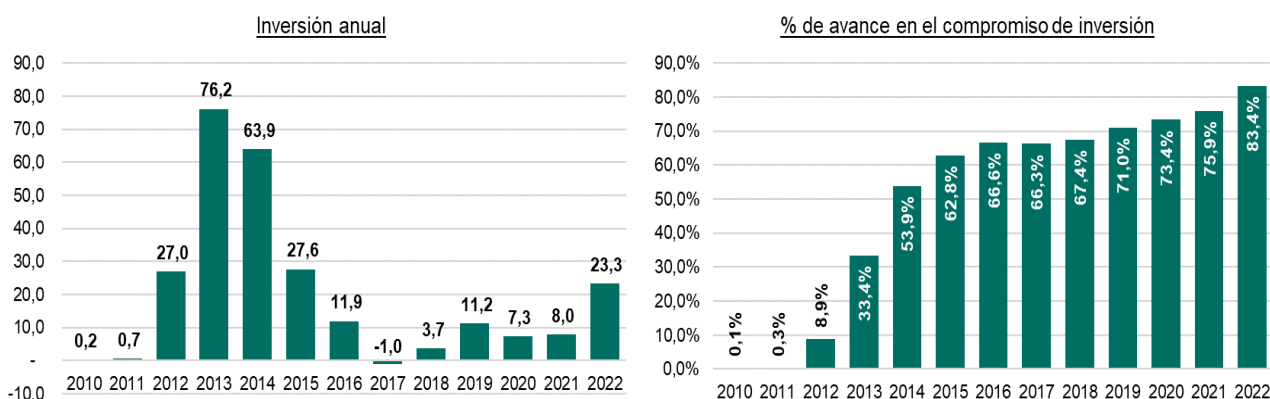
78. Como ha sido mencionado, el Contrato de Concesión establece un compromiso de inversión referencial que asciende a USD 311,64 millones (incl. IGV) y debe ser ejecutado en 4 etapas, monto que incluye la inversión en obras y en equipos de las 3 primeras etapas de obras obligatorias y la cuarta etapa de inversiones adicionales.
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. Entre tanto, 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. Finalmente, con relación a la etapa III, el Contrato de Concesión señala que



esta se activa cuando se supere la demanda anual de 300 000 TEU. Al respecto, durante el año 2020 el TPP movilizó 329 446 TEU, lo cual activa la obligación de ejecutar la tercera etapa.

80. Así, durante el año 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 23,25 millones, monto 192% superior a lo registrado en 2021 (USD 7,97 millones); con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 259,9 millones, representando un porcentaje de avance del 83,4% del compromiso de inversión de TPE, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 311,64 millones, al cierre del 2022 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 16,6% de dicho compromiso.

Gráfico 21 Inversiones en el TPP, periodo 2010 – 2022
(En millones de USD, incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Cabe señalar además que, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2022 se recibieron las siguientes inversiones adicionales:

- 24 de marzo de 2022 - Ampliación de 60 metros en muelle marginal.
- 21 de abril de 2022 - Adquisición de un (01) UPS para el edificio operativo del TPP.
- 22 de abril de 2022 - Adquisición de una (01) Plataforma de Tijeras Eléctricas.
- 13 de octubre de 2022 - Sistema móvil de contención de derrames.
- 13 de diciembre de 2022 - Adquisición de Sistema Anticolisión en 2 Grúas STS's y 4 Grúas RTG's.
- 15 de diciembre de 2022 - Adquisición de una (01) Reach Stacker.

82. Asimismo, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán señala que la Inversión Obligatoria: "Reforzamiento del Muelle Espigón Existente" correspondiente a la Etapa 3, cuya ejecución se inició desde el 1 de diciembre de 2021, se encuentra en proceso de recepción al 31 de diciembre del 2022. Además, a dicha fecha, se venía ejecutando la inversión adicional "Adquisición de tres (03) Safety Cage", el cual tiene avance acumulado estimado de 100% al mes de diciembre del 2022.

V.2. Pagos al Estado

83. 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.

84. 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.
85. En el año 2022, los pagos realizados por el Concesionario al Estado ascendieron a S/ 8,168 millones, lo cual mostró un incremento de 7,21% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,6% de los pagos realizados en el año 2022 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,4% corresponde al aporte por regulación.

Cuadro 10 Pagos al Estado, 2019 – 2022				
(En soles)				
Concepto	2019	2020	2021	2022
Pago de retribución (APN)	3 300 919	4 057 531	5 078 835	5 439 252
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 650 458	2 028 767	2 539 318	2 728 300
Total	4 951 377	6 086 298	7 618 153	8 167 552

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad²⁰

86. De acuerdo con lo establecido en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, las Obras que proponga y ejecute el Concesionario deben permitir obtener niveles de servicio y productividad (NSP) mínimos. Las mediciones de niveles de servicio y de productividad son efectuadas en ambos muelles: Muelle Espigón y Muelle de Contenedores. Cabe resaltar que las mediciones de productividad de contenedores se deben efectuar y supervisar una vez que se hayan realizado las inversiones contractuales fijadas.
87. Según el contrato de concesión, durante la ejecución de las obras de la Etapa 1 (Construcción del Muelle de Contenedores) y hasta su culminación no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad correspondientes al Muelle de Espigón existente. Es así que la verificación del cumplimiento de los indicadores, establecidos en el referido anexo, empezaron a realizarse a partir de la culminación de las obras de la etapa 1 en octubre del 2014.

a) Tiempo de Espera de la Nave

88. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en la TPP no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera de cualquier nave significará el periodo, medido en horas (o fracciones de esta), que comienza en la fecha y hora en que la nave se encuentra en bahía o fondeadero y para el cual el representante de la nave ha solicitado su atraque, y que termina en la fecha y hora en que se produce el desplazamiento de la nave del fondeadero por el servicio de practicaje y cuenta con la autorización del Concesionario. Asimismo, el tiempo de espera máximo de espera no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al Concesionario. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.

²⁰ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

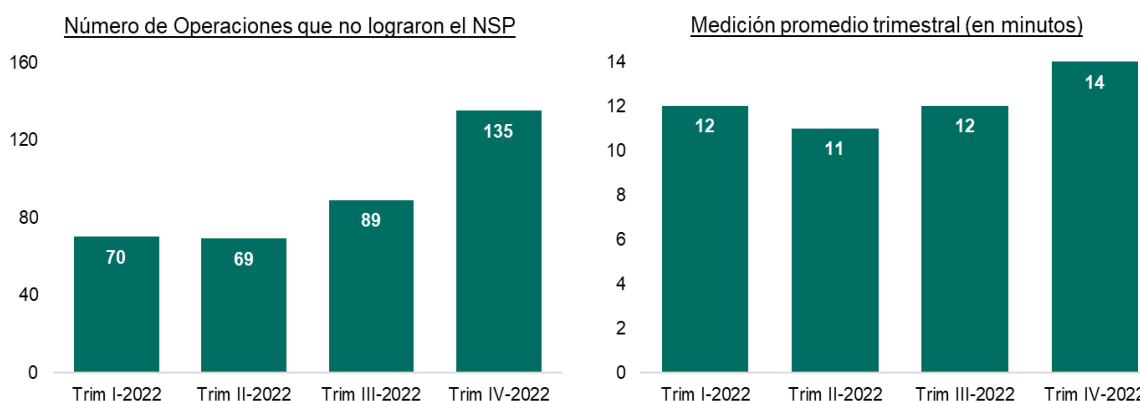


89. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²¹, durante el año 2022 ninguna nave presentó un tiempo de espera de más de 4 horas.

b) Tiempo de recepción de mercancía

90. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, el tiempo de recepción de mercancía no deberá exceder los treinta (30) minutos. Para estos efectos, dicho tiempo significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso por la puerta de entrada, y la fecha y hora en la que se recepción en el terminal y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa. Asimismo, el referido Anexo establece que el promedio de los tiempos de recepción de mercancía observado en cualquier trimestre no podrá ser superior a veinte (20) minutos. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.
91. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²², durante el año 2022 se registraron 363 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el cuarto trimestre (135 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo de recepción de mercancía fluctuó en un rango de 11 a 14 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el cuarto trimestre (14 minutos).

Gráfico 22 NSP: Tiempo de Recepción de Mercancía, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Tiempo de entrega de mercancía

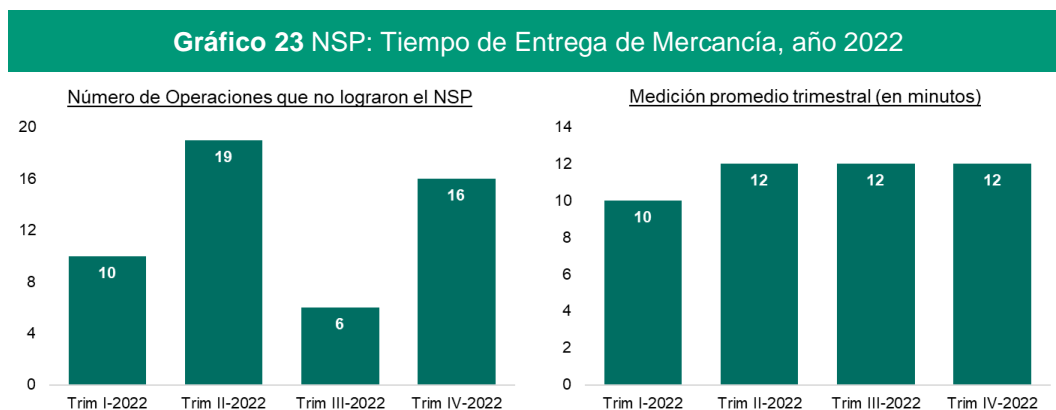
92. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, para cualquier usuario, el tiempo de entrega de mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. Para estos efectos, el tiempo de entrega de mercancía significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora para la cual el usuario solicite el retiro de su mercancía, cumpliendo todos los requerimientos del terminal y de las autoridades involucradas, y la fecha y hora en que se cargue sobre el vehículo de transporte que la retira y haga entrega al usuario de la documentación que faculta al usuario para su retiro. Asimismo, el referido Anexo establece que el promedio de los tiempos de entrega de mercancía observado en cualquier trimestre no podrá ser superior a veinte (20) minutos. Cabe indicar que este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente.

²¹ Mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

²² Ídem.



93. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²³, durante el año 2022 se registraron 51 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el segundo trimestre (19 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo de entrega de mercancía fluctuó en un rango de 10 a 12 minutos, siendo menor el tiempo promedio en el primer trimestre (10 minutos).



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

d) Rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores

94. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, la verificación del cumplimiento de este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente. Al respecto, en el caso del muelle espigón existente, esta se realizará una vez instaladas las grúas en el referido muelle, mientras que en el caso del muelle de contenedores, la verificación se realizará a partir del segundo año de explotación del mismo. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimiento exigidos por el Contrato de Concesión, tanto para el muelle de contenedores como para el muelle espigón existente.

Cuadro 11 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores

Tipo de nave	Muelle de contenedores	Muelle espigón existente	Unidad de medida
Nave Full Container	25	20	Contenedor/Hora-Grúa
Nave portacontenedor con otras cargas	20	14	Contenedor/Hora-Grúa

Fuente: Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

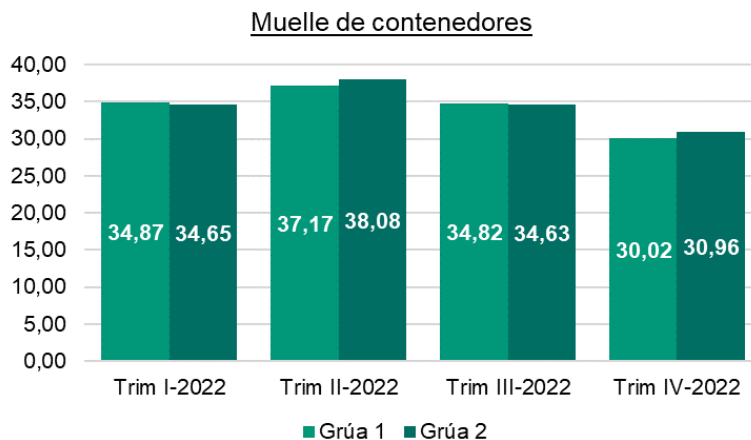
95. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁴, durante el año 2022 el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores en el muelle de contenedores fluctuó en un rango de 30 a 38 contenedores/hora. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la verificación se efectuó sobre las grúas 1 y 2 del muelle de contenedores, presentándose para ambos casos el mayor rendimiento en el segundo trimestre de 2022 (37,17 contenedores/hora en el caso de la grúa 1 y 38,08 contenedores/hora en el caso de la grúa 2).

²³ Ídem.

²⁴ Ídem.



Gráfico 24 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores, año 2022
(expresado en Contenedores/Hora)



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

e) Rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada

96. De acuerdo con el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, la verificación del cumplimiento de este NSP es aplicable tanto al muelle de contenedores como al muelle espigón existente, siendo que, en el caso del embarque y descarga de carga no contenedorizada que se movilice en el muelle de contenedores, se consideraran los rendimientos indicados para dicho tipo de carga en el muelle espigón existente. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimiento exigidos por el Contrato de Concesión para el muelle espigón existente por tipo de carga. Cabe indicar que, de acuerdo con el Anexo N° 3, la verificación del cumplimiento de los indicadores señalados, una vez alcanzados los 300 mil TEU por año, se realizará a partir del décimo quinto mes contado a partir de superado dicho nivel demanda.

Cuadro 12 Niveles exigidos para el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada

Tipo de carga	Muelle espigón existente		Unidad de medida
	Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300 000 (*) TEU en el TPP	A partir de cuando se supere una demanda de 300 000 (*) TEU en el TPP	
Roll On - Roll Off	110	250	Toneladas/Hora
Granel Líquido	120	300	Toneladas/Hora
Granel Sólido	200	400	Toneladas/Hora
Otras Cargas	80	150	Toneladas/Hora

(*) Para el valor de 300 000 TEU no se considerará carga de importación generada para la construcción e implementación o puesta en marcha de proyectos específicos.

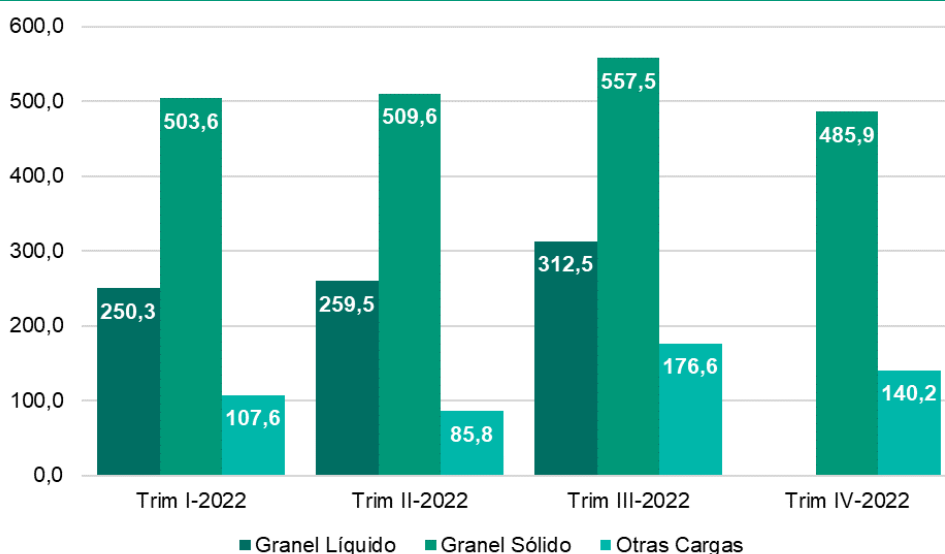
Fuente: Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



97. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁵, durante el año 2022 el rendimiento trimestral de embarque y descarga de la carga no contenedorizada fluctuó en un rango de 85 a 558 toneladas/hora. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, los mayores rendimientos trimestrales promedio se presentaron en la carga a granel sólido, seguido de la carga a granel líquido, presentándose para ambos casos el mayor rendimiento en el tercer trimestre de 2022 (557,5 toneladas/hora en el caso del granel sólido y 312,5 toneladas/hora en el caso del granel líquido). Cabe indicar para la verificación correspondiente al año 2022 se consideraron los niveles exigidos previos al alcance de los 300 mil TEU por año.

Gráfico 25 NSP: Rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga no contenedorizada, año 2022
(expresado en Toneladas/Hora)



Nota: De acuerdo con la información reportada, no se cuenta con la medición para la carga a granel líquido correspondiente al trimestre IV-2022 debido a que no se registraron movimientos.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Accidentes

98. Durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el TPP ascendió a 5 ocurrencias, lo cual representó una reducción respecto al año anterior (21 ocurrencias). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2022, siendo estos únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

²⁵ Ídem.



Cuadro 13 Accidentes reportados en el terminal, año 2022 (Expresado en número de ocurrencias)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	0	-	0	0	0
Febrero	1	B	1	0	0
Marzo	2	B	2	0	0
Abril	1	B	1	0	0
Mayo	0	-	0	0	0
Junio	0	-	0	0	0
Julio	1	B	1	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	0	-	0	0	0
Acumulado	5		5	0	0

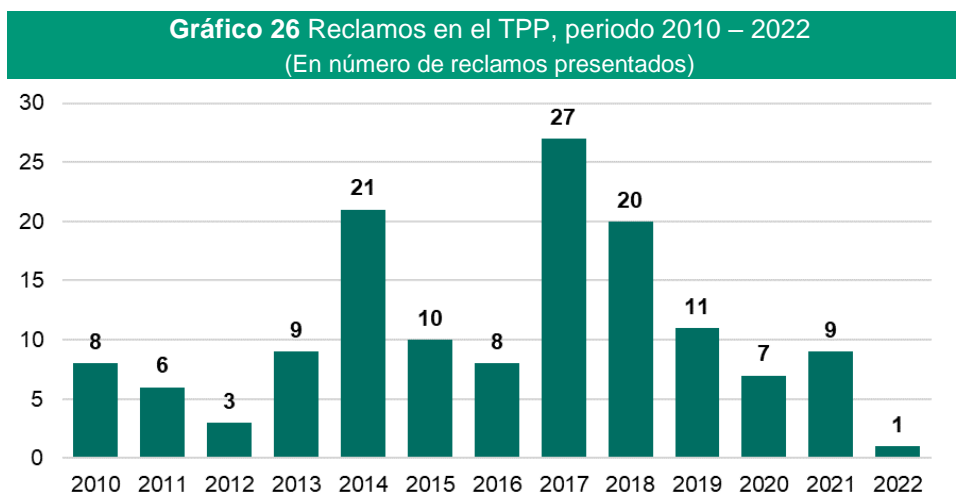
Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Reclamos

99. Durante el año 2022 se presentó un (1) reclamo ante el Concesionario, lo cual representó una reducción de 88,9% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2021 (9 reclamos), tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, con relación a la materia reclamada, el reclamo presentado estuvo relacionado con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, habiéndose declarado dicho reclamo fundado en parte e inadmisible la parte infundada.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

100. El Estado de Resultados Integrales de TPE muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).

Cuadro 14 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022					
(Expresado en miles de USD)					
Año	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022
Ingresos de actividades ordinarias	32 847	30 569	38 831	62 402	63 518
Prestación de servicios portuarios, neto del IMAG	24 941	30 569	38 831	44 156	50 754
Servicios de construcción	7 906	0	0	18 246	12 764
Costos de servicio	22 199	15 883	16 210	37 445	34 099
Prestación de servicios portuarios	14 293	15 883	16 210	19 272	21 585
Prestación de servicios de construcción	7 906	0	0	18 173	12 514
Utilidad bruta	10 648	14 686	22 621	24 957	29 419
Gastos de administración	3 843	4 986	5 251	5 048	5 589
Otros ingresos	125	338	139	407	258
Otros gastos	49				
Utilidad operativa	6 881	10 038	17 509	20 316	24 088
Ingresos financieros	14 561	14 791	13 630	11 041	11 711
Gastos financieros	10 615	10 755	11 272	10 428	10 429
Diferencia en cambio, neta	122				
Utilidad antes de impuestos	10 949	14 074	19 867	20 929	25 370
Gasto por impuesto a las ganancias	3 722	4 320	7 861	9 782	4 109
Utilidad Neta	7 227	9 754	12 006	11 147	21 261

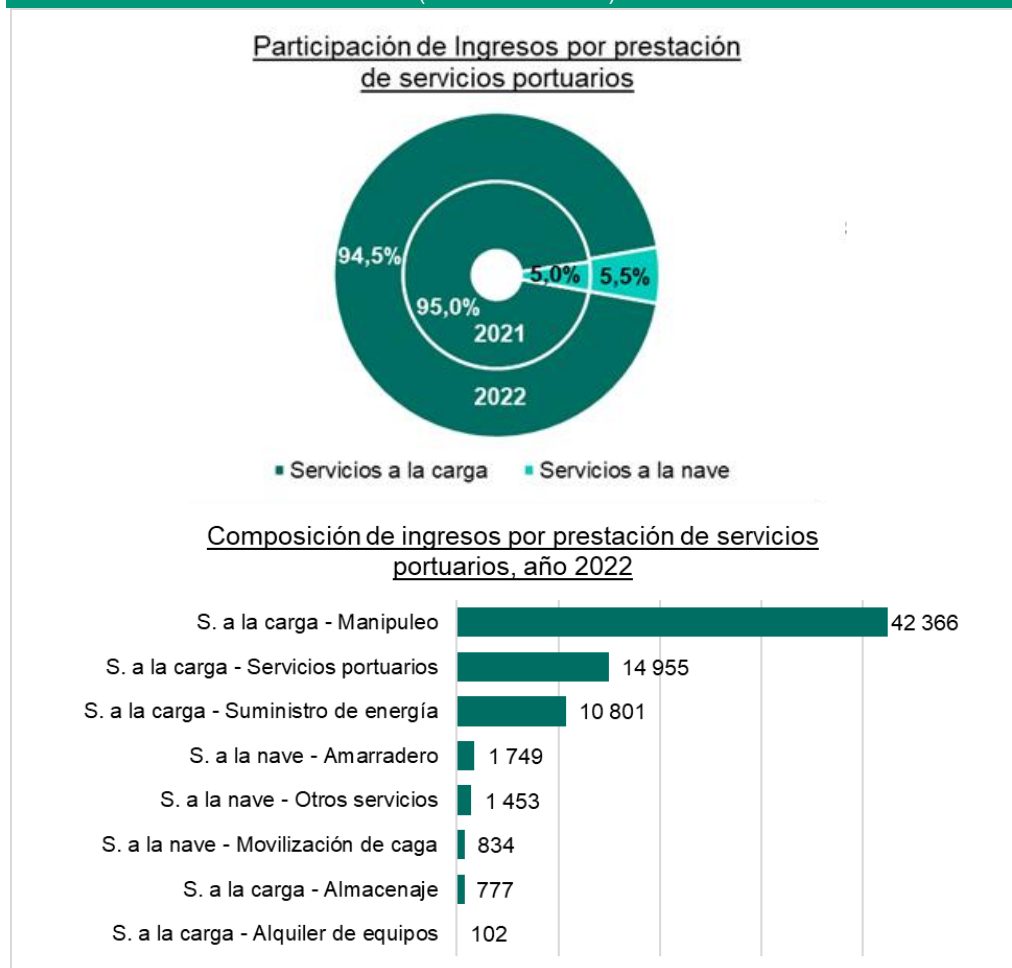
Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que TPE facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios, netos del IMAG, por un monto de USD 50,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,6 millones (+14,9%) respecto del ejercicio 2021. Por otro lado, en cuanto a la participación de los ingresos por prestación de servicios, sin considerar el efecto del IMAG, como se puede observar en el siguiente gráfico durante el 2022 el 94,5% de estos correspondió a servicios a la carga, mientras que el 5,5% correspondió a servicios a la nave. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2021, presentan cambios para el año 2022, otorgándole un mayor peso a los servicios a la nave en comparación al año 2021.



Gráfico 27 Ingresos por prestación de servicios portuarios de TPE
(En miles de USD)



Nota: No se consideran los ingresos por “servicios imputados a activos financieros por aplicación del IMAG”.
Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

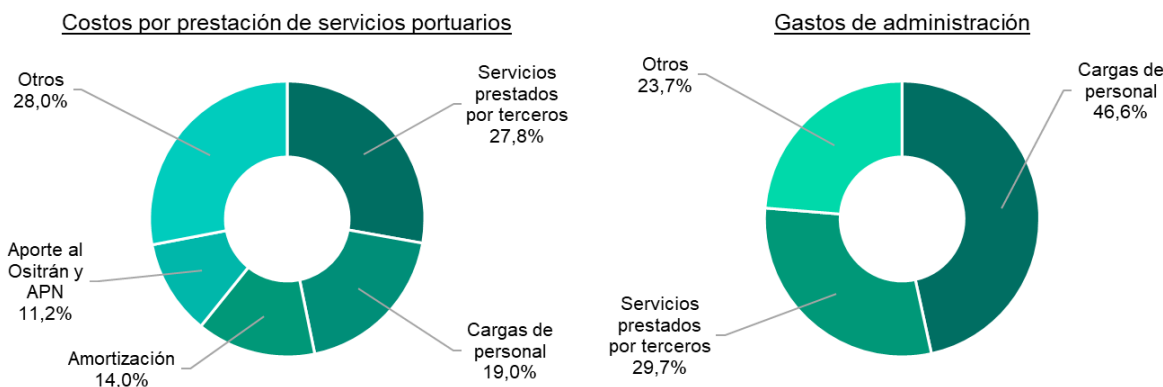
102. Entre tanto, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la composición de los ingresos por servicios portuarios prestados por TPE, durante el año 2022 el servicio de manipuleo a la carga facturó alrededor de USD 42,4 millones, lo cual representó el 58,0% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido por los servicios portuarios a la carga (USD 15,0 millones) y el servicio de suministro de energía (USD 10,8 millones), cuyos montos facturados representaron el 20,5% y 14,8% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.
103. Por otro lado, como se detalló previamente, durante el 2022 el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 12,8 millones, representando una reducción de USD 5,5 millones (-30,0%) respecto del ejercicio 2021. Sobre el particular, es necesario señalar que los ingresos por construcción se corresponden con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, observándose un excedente de USD 250 mil en favor de la empresa. Asimismo, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros 2022, los ingresos y costos de servicios de construcción corresponden a las inversiones obligatorias en el reforzamiento del muelle espigón, de acuerdo con el contrato de concesión.
104. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se detalló en el anteriormente, en el año 2022 estos ascendieron a USD 21,6 millones, lo cual



representa un incremento de USD 2,3 millones (+12,0%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 34,0% de los ingresos totales del ejercicio 2022.

105. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2022 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos principalmente por servicios prestados por terceros (27,8%), cargas de personal (19,0%) y amortización (14,0%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 13,13 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,21 millones (+20,2%) respecto de lo observado en el 2021.

Gráfico 28 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, año 2022
(En términos porcentuales)

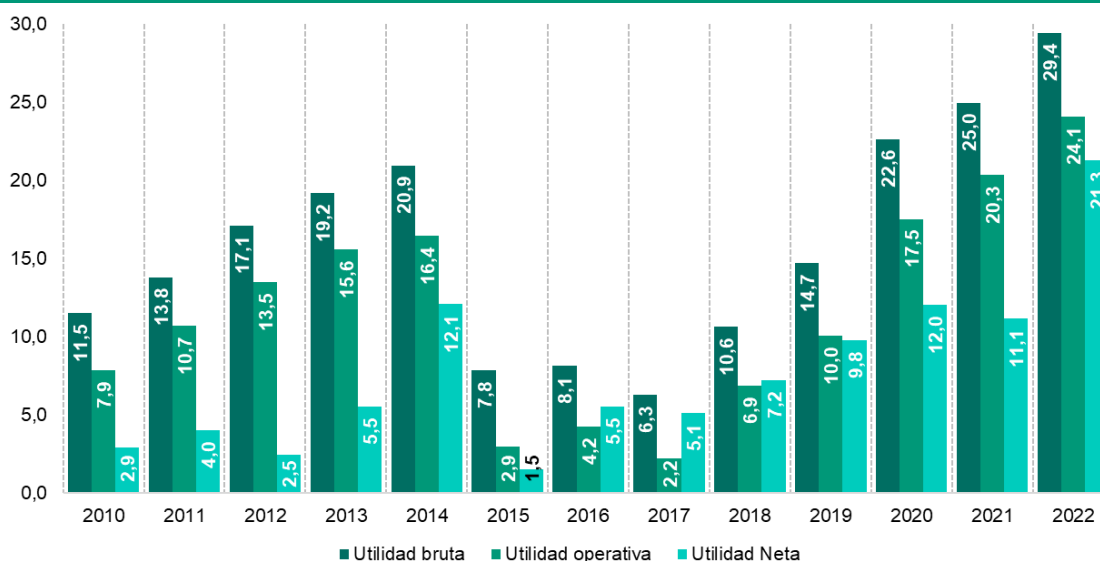


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, como se detalló anteriormente, en el año 2022 estos ascendieron a USD 5,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 541 mil (+10,7%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 8,8% de los ingresos totales del ejercicio 2022. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2022 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por gastos de personal (46,6%) y servicios prestados por terceros (29,7%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 4,26 millones, lo cual representa un incremento de USD 314 mil (+8,0%) respecto de lo observado en el 2021.
107. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2010-2022.



Gráfico 29 Composición de los costos y gastos operativos de TPE, año 2022
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio. De esta forma, la utilidad bruta de TPE representaría principalmente el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
109. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, desde el año 2017 la utilidad bruta de la empresa ha mantenido una tendencia creciente, alcanzando su mayor nivel en el año 2022 con USD 29,4 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,5 millones (+17,9%) respecto de lo observado en el 2021. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de TPE entre los años 2017 y 2022 resulta equivalente a +36,2%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+21,6% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en los costos totales (+14,1% anual, en promedio).
110. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa a través de sus actividades regulares de negocio, luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de TPE ha mantenido una tendencia creciente a partir del año 2017, llegando a alcanzar en el año 2022 un total de USD 24,1 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,8 millones (+18,6%) respecto de lo observado en el 2021. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de TPE entre los años 2017 y 2022 resulta equivalente a +61,1%, siendo ello explicado por el menor crecimiento observado en los gastos de administración de la empresa a lo largo de dicho periodo (+6,7% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+36,2% anual, en promedio).
111. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TPE, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico



anterior, si bien a lo largo del tiempo la utilidad neta de TPE ha mostrado un comportamiento fluctuante, desde el año 2017 se observa que dicho resultado presenta una tendencia al alza, alcanzando su nivel máximo en el año 2022 con un total de USD 21,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 10,1 millones (+90,7%) respecto de lo observado en el 2021.

112. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad neta de TPE entre los años 2017 y 2022 resulta equivalente a +33,1%, siendo ello explicado por el menor crecimiento observado en los pagos de impuestos de la empresa a lo largo de dicho periodo (+21,7% anual, en promedio, respectivamente) en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+61,1% anual, en promedio). Nótese que la empresa no ha presentado pérdidas netas en alguno de los ejercicios contables, lo cual se sustenta en la tendencia creciente de sus ingresos por prestación de servicios portuarios desde inicios de la concesión.

b) Estado de Situación Financiera

113. 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 al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).

Cuadro 15 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022					
(Expresado en miles de USD)					
Año	2018	2019	2020	2021	2022
Efectivo y equivalentes al efectivo	8 547	15 212	14 976	14 613	22 437
Cuentas por cobrar comerciales	3 606	7 760	5 773	5 081	6 051
Fondos restringidos	34 006	37 475	44 770	59 142	54 920
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1 559	2 310	2 152	2 067	2 386
Otras cuentas por cobrar	581	2 435	1 340	2 352	1 825
Inventarios	834	1 353	1 523	1 684	2 158
Total Activo Corriente	49 133	66 545	70 534	84 939	89 777
Activo financiero de la concesión	152 454	146 664	139 375	135 258	134 278
Activo intangible de la concesión	22 455	33 896	37 298	43 217	47 257
Instalaciones, maquinaria y equipo	1 432	1 785	1 795	1 747	1 526
Otros activos	166	109	40	33	65
Total Activo no Corriente	176 507	182 454	178 508	180 255	183 126
TOTAL ACTIVO	225 640	248 999	249 042	265 194	272 903
Cuentas por pagar comerciales	659	13 737	1 823	5 911	3 440
Retribuciones por pagar	160	202	245	245	332
Tributos por pagar	1 241	3 288	2 016	2 055	4 650
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	3 096	2 888	2 806	3 066	2 908
Intereses por pagar	2 184	2 144	2 103	2 052	2 011
Otras cuentas por pagar	1 349	1 581	1 794	2 218	2 510
Préstamos y obligaciones	2 615	3 449	3 606	2 917	2 674
Total Pasivo Corriente	11 304	27 289	14 393	18 464	18 525
Préstamos y obligaciones	101 243	99 541	97 831	96 114	94 393
Pasivo por impuesto diferido	13 679	13 001	15 644	18 295	12 403
Total Pasivo no Corriente	114 922	112 542	113 475	114 409	106 796
TOTAL PASIVO	126 226	139 831	127 868	132 873	125 321
Capital emitido	54 948	54 948	54 948	54 948	54 948
Reserva legal	4 042	4 765	5 740	6 941	8 055
Otras reservas	1 327	1 327	1 327	1 327	1 327
Resultados acumulados	39 097	48 128	59 159	69 105	83 252
TOTAL PATRIMONIO	99 414	109 168	121 174	132 321	147 582
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	225 640	248 999	249 042	265 194	272 903

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



114. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TPE ascendieron a USD 89,8 millones, lo cual representó un incremento de USD 4,8 millones (+5,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 67,1% por activos no corrientes, mientras que el 32,9% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2022 estos se componían principalmente de Fondos restringidos (correspondientes a fondos en fideicomiso), con una participación de 61,2%, seguido de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 25,0%, y de Cuentas por cobrar comerciales, con una participación de 6,7%. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron conformados principalmente por Activos financieros de la concesión, con una participación de 73,3%, en tanto que los Activos intangibles presentaron una participación de 25,8%.

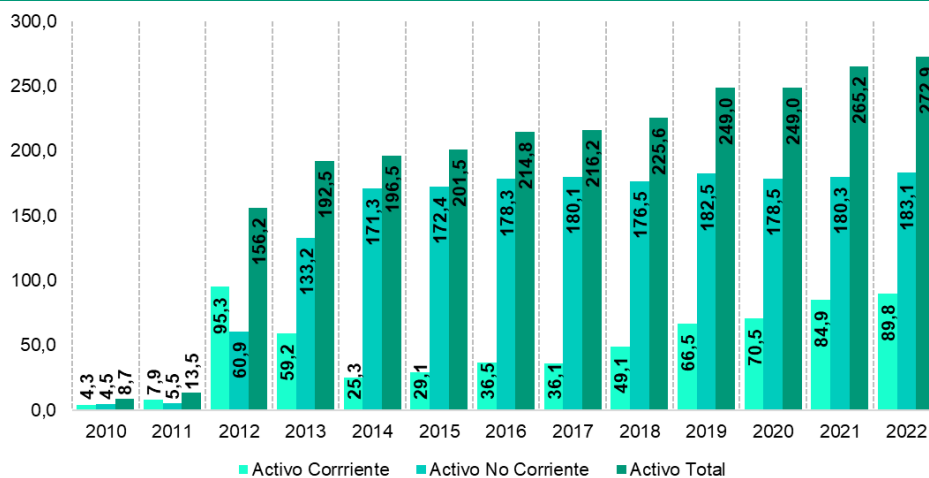
Gráfico 30 Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TPE, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2012 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos financieros y los activos intangibles ya que estos devienen de la ejecución de las obras obligatorias señaladas en el contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano. Así, en el año 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (USD 272,9 millones). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2012 y 2022 resulta equivalente a +5,7%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+11,6% anual, en promedio).

Gráfico 31 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2010-2022
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



116. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TPE, al cierre del año 2022 estos ascendieron a USD 125,3 millones, lo cual representó una reducción de USD 7,6 millones (-5,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 85,2% por pasivos no corrientes, mientras que el 14,8% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2022 estos se conformaron principalmente de Tributos por pagar, con una participación de 25,1%, seguido de las Cuentas por pagar comerciales, Cuentas por pagar a partes relacionadas y Préstamos y obligaciones, con participaciones de 18,6%, 15,7% y 14,4%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron compuestos por Préstamos y obligaciones, con una participación de 88,4%, y por Pasivos por impuesto diferido, con una participación de 11,6%.

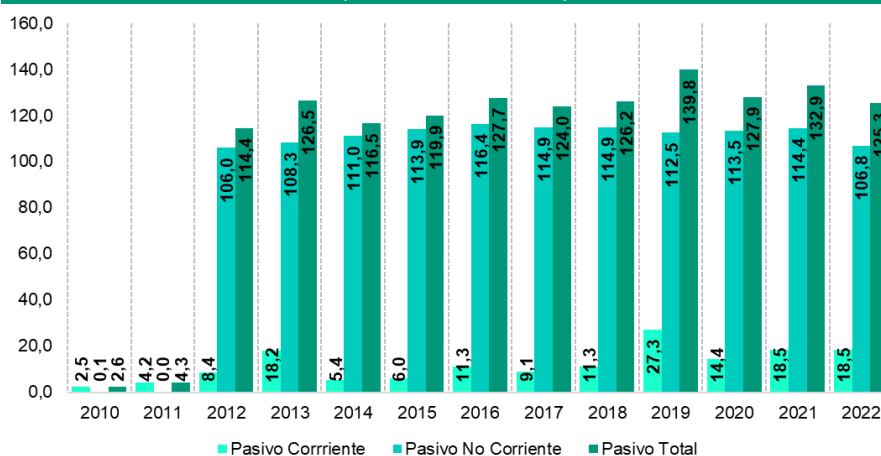
Gráfico 32 Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

117. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TPE, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2012 se presentó una ligera tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente los Préstamos y obligaciones, siendo el año 2016 en donde se apreció el mayor nivel del pasivo no corriente. Cabe indicar que en el año 2019 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 139,8 millones), mostrando a partir de dicho año una leve tendencia decreciente hasta el año 2022. No obstante, nótese que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2012 y 2022 resulta equivalente a +0,9%, siendo ello explicado por el leve crecimiento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+0,1% anual, en promedio).

Gráfico 33 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2010-2022
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



118. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TPE, al cierre del año 2022 este ascendió a USD 147,6 millones, lo cual representó un incremento de USD 15,3 millones (+11,5%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 56,4% por los resultados acumulados, un 37,2% por el capital emitido y el 6,4% restante por la reserva legal y otras reservas. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2022 los resultados acumulados ascendieron a USD 83,25 millones, mientras que el capital emitido de la empresa ascendió a USD 54,95 millones.

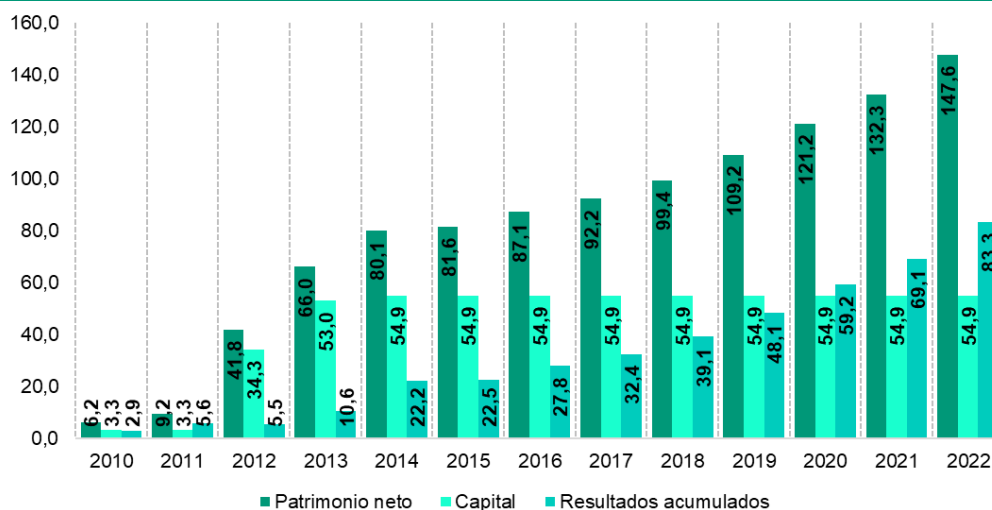
Gráfico 34 Composición del patrimonio neto de la empresa
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

119. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TPE, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes de capital efectuados por los accionistas y en una segunda instancia por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2010 y 2014, la empresa registró diversos aportes de capital, pasando de USD 3,3 millones en 2010 a USD 54,9 millones en 2014, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre del año 2022. Cabe señalar que en el 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores resultados acumulados, los cuales han venido presentando una tendencia creciente a partir del año 2013, mostrando una tasa de variación anual promedio de +25,7% entre el 2013 y 2022.

Gráfico 35 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2010-2022
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.2. Análisis de ratios financieros

120. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2022.

a) Ratios de liquidez

121. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de TPE en el año 2022 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha fortalecido, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, conforme los pasivos corrientes van siendo afrontados por activos cada vez más líquidos. Esto se ve reflejado en el incremento del capital de trabajo para el año 2022, respecto a la situación presentada en el año 2021.

Cuadro 16 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	4,600	4,846
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otras cuentas por cobrar - Gastos pagados por anticipado) / Pasivo Corriente	4,382	4,631
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalentes al Efectivo / Pasivo Corriente	0,791	1,211
Capital de trabajo (miles de USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	66 475	71 252

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

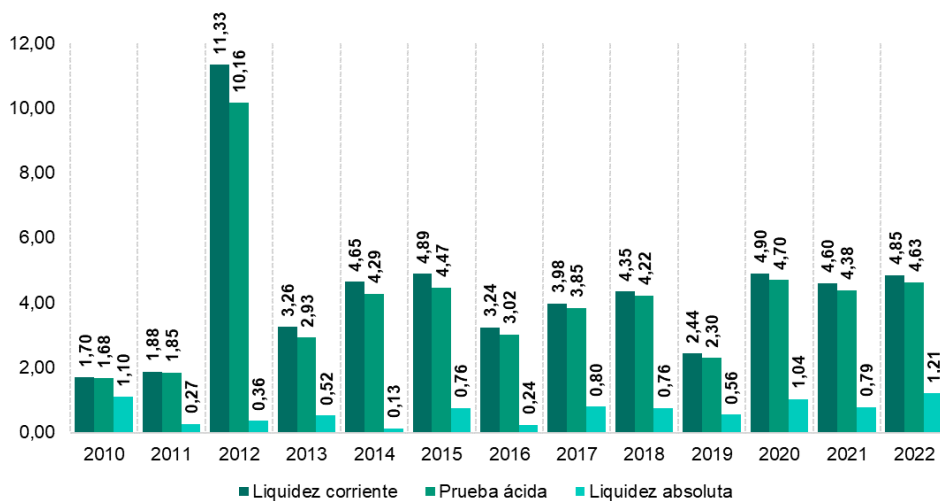
122. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 4,846 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (4,600 en 2021). Al respecto, si bien al cierre del 2022 tanto el activo corriente como el pasivo corriente presentaron un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, el incremento porcentual del activo corriente (+5,70%) fue mayor al incremento porcentual del pasivo corriente (+0,33%), lo cual conllevó al incremento en el ratio de liquidez corriente, conforme a lo comentado previamente.

123. Del mismo modo, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios, Otras cuentas por cobrar y Gastos pagados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría de USD 4,631 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (4,382 en 2021). Sobre el particular, ello se sustenta en que el incremento porcentual del activo corriente neto de las cuentas Inventarios, Otras cuentas por cobrar y Gastos pagados por anticipado fue mayor (+6,0%) al incremento porcentual del pasivo corriente (+0,33%), como consecuencia de excluir del cálculo a la cuenta Otras cuentas por cobrar, la cual presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el 2021 (-22,41%).



124. Por otro lado, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 1,211 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,791 en 2021). Al respecto, ello se sustenta en que el incremento porcentual de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo fue mayor (+53,54%) al incremento porcentual del pasivo corriente (+0,33%).
125. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una ligera tendencia creciente desde el año 2013, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha evolución se sustenta en el incremento en el tiempo de los activos corrientes de la empresa, presentando una tasa de variación anual promedio entre los años 2013 y 2022 de +4,73%, en tanto que los pasivos corrientes presentaron una tasa de variación anual promedio para similar periodo de +0,22%.

Gráfico 36 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2010 - 2022

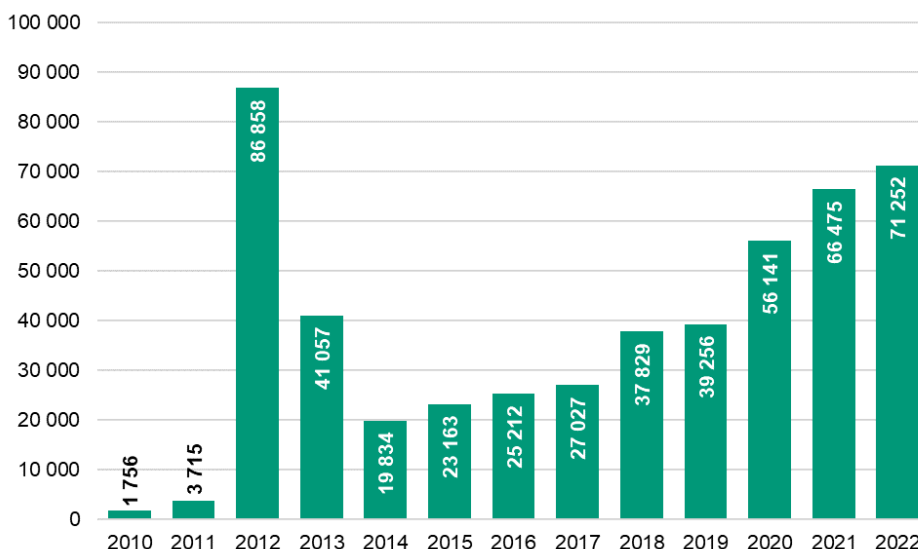


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

126. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corriente), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TPE, para el año 2022 se calcula un capital de trabajo de USD 71,3 millones, lo cual representó un incremento de USD 4,8 millones (+7,19%) respecto de lo observado en el año 2021 (USD 66,5 millones).
127. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2014 y 2022, el cual ha mostrado una tendencia creciente en sus montos anuales, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Nótese que para el periodo analizado el saldo del capital de trabajo resultó positivo a la vez que el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez.



Gráfico 37 Evolución del capital de trabajo, periodo 2010 - 2022
(en miles de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Ratios de endeudamiento financiero

128. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TPE en el año 2022 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 17 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022

Ratio	Fórmula	2021	2022
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	1,004	0,849
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	0,501	0,459
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	0,139	0,148
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	0,996	1,178
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	1,996	2,178

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

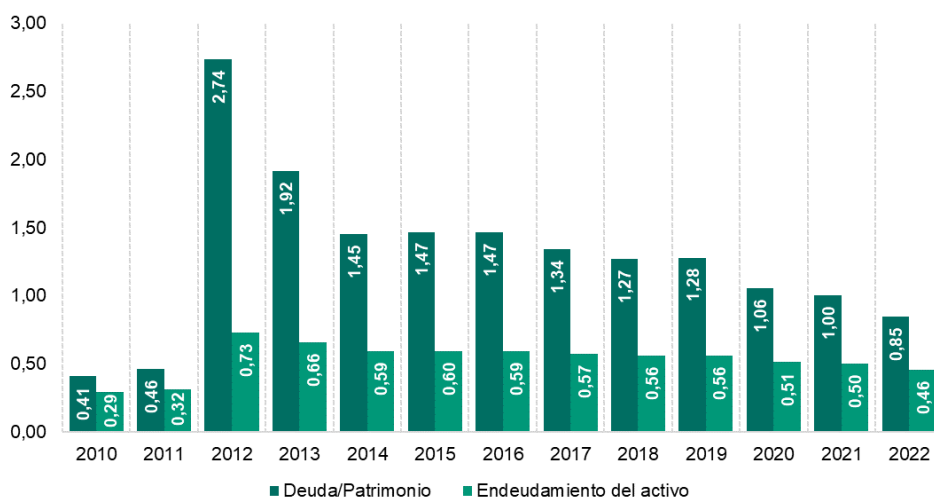
129. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2021, además de que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una mayor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.
130. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2022 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 0,849 de obligaciones con terceros por cada dólar de



patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,004 en 2021), lo cual muestra un incremento en la solidez financiera al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto de la empresa presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de +11,53%, en tanto que el pasivo total se vio reducido respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de -5,68%.

131. Por otra parte, la reducción en el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2022 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2022 alrededor del 45,9% del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (50,1% en 2021). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2022 (-5,68% respecto a lo registrado en 2021), en contraste a lo observado en el activo total, el cual se vio incrementado en un 2,91% respecto a lo registrado en el año 2021.
132. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente en ambos casos desde el año 2012, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2022 respecto a la menor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el mayor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 2,74 en 2012 a 0,85 en 2022, lo que se traduce en una variación anual promedio de -11,0%, y un grado de endeudamiento del activo de 73% en 2018 a 46% en 2022, todo ello principalmente por el cumplimiento de sus obligaciones financieras así como del incremento de los resultados acumulados dentro del patrimonio neto de la compañía.

Gráfico 38 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2010 - 2022



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

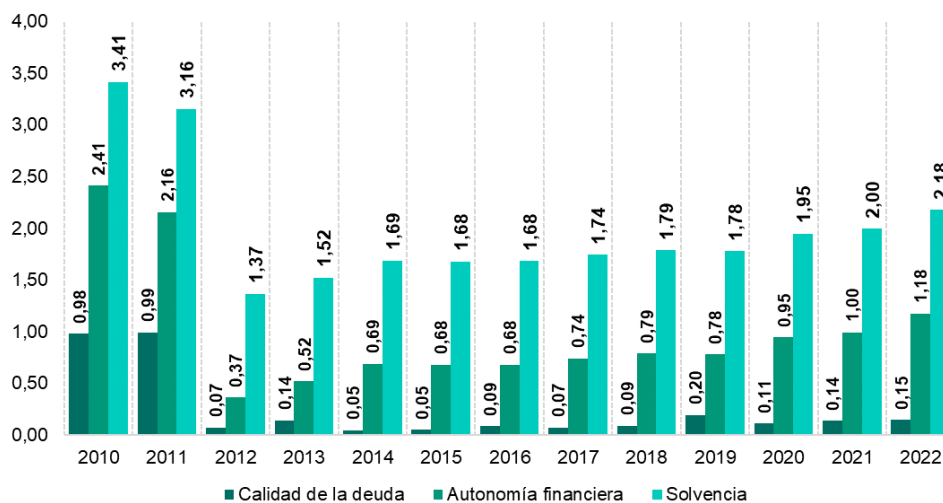
133. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2022 se aprecia que el 14,8% del pasivo total de TPE corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (13,9% en 2021), con lo cual se esperaría que una parte



no muy significativa de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).

134. Cabe indicar que al cierre del 2022 el pasivo corriente presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de +0,33%, lo cual contrasta con la reducción porcentual experimentada por el pasivo total (-5,68%), esto debido a la reducción mostrada por el pasivo no corriente cuya variación porcentual fue de -6,65%, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
135. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2022 la sitúa en un mayor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,178 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 0,996 en 2021). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto se vio incrementado respecto a lo registrado en el 2021, mostrando una variación porcentual de +11,53%, mientras que el pasivo total de la empresa presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021 (-5,68%).
136. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 2,178 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 1,996 en 2021), lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir dos veces la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales). Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2022, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de -5,68% respecto a lo registrado en el año 2021, en tanto que los activos totales mostraron un incremento de 2,91% respecto al 2021.
137. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde el año 2010. Al respecto, nótese que desde el año 2012 ambos indicadores presentan una tendencia creciente, ello en la medida que el patrimonio neto de la empresa se mantuvo al alza durante dicho periodo como producto de los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Por otro lado, con relación a la evolución anual del ratio de calidad de la deuda, nótese también un incremento en los valores obtenidos durante dicho periodo, lo cuales pasaron de 0,07 en 2012 a 0,15 en 2022.

Gráfico 39 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2010 - 2022



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



138. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2012 y 2022, el pasivo total de TPE presentó una variación promedio anual de +0,91%, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de +5,74%, esto es, un ritmo de crecimiento mayor al de los pasivos, en tanto que el patrimonio neto de TPE presentó un crecimiento anual promedio de 13,45%, reforzando así la menor dependencia de la empresa en cuanto al financiamiento externo de sus activos.

c) Ratios de rentabilidad

139. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de TPE en el año 2022 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 18 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,400	0,463
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,326	0,379
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,179	0,335
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,371	0,435
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,084	0,144
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,042	0,078

Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

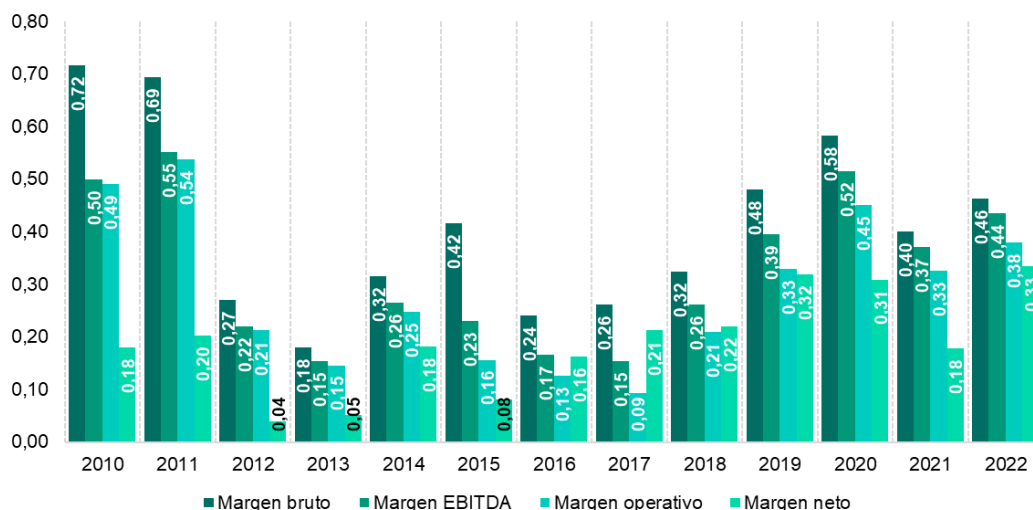
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

140. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran un incremento en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. Asimismo, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas y un manejo eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.
141. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,463 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,400 en 2021); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,379 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,326 en 2021).
142. Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2022, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,435 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,371 en 2021). Del mismo modo, en el caso del margen neto, para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,335 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,179 en 2021).



143. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la tendencia observada en los diferentes márgenes desde el año 2013 ha sido creciente. Así, por ejemplo, en el caso del margen neto, este ha pasado de USD 0,05 en 2013 a USD 0,33 en el año 2022, lo cual se traduce en una tasa de variación anual promedio de +23,0%. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de variación anual promedio de +11,1% y +11,2%, respectivamente, entre los años 2013 y 2022.

Gráfico 40 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2010 - 2022

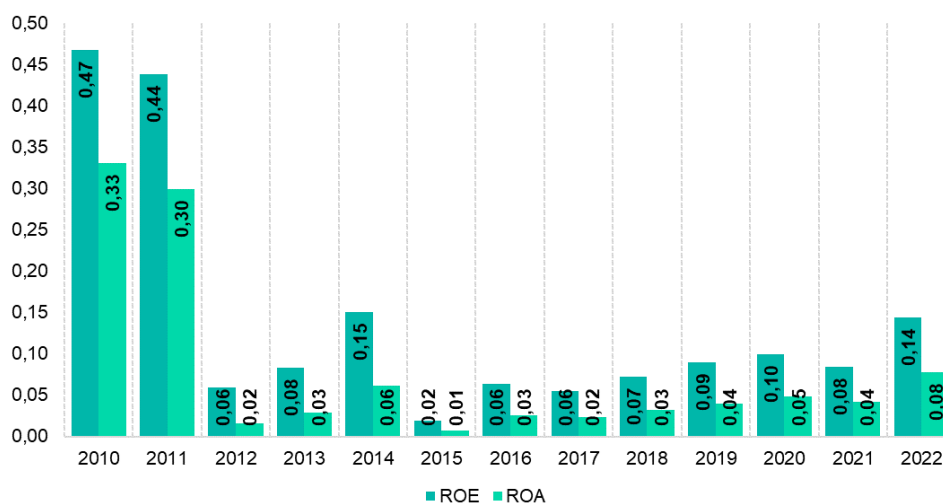


Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paíta S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

144. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2022, se obtuvo alrededor de USD 0,144 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,084 en 2021), lo cual indica una mejora en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. Al respecto, dicha mejora en el indicador se debería a que al incremento porcentual del patrimonio neto de TPE (+11,53%) fue inferior al incremento porcentual de su utilidad neta (+90,7%).
145. Por otro lado, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2022, los activos totales de TPE rindieron alrededor de USD 0,078 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2021 (USD 0,042), lo cual sugiere que la empresa fue eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
146. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa desde el año 2010. Al respecto, debemos notar, por un lado, la tendencia creciente del ROE entre los años 2013 y 2022, si bien presentó una reducción en el año 2015 como producto del menor resultado neto obtenido ese año; del mismo modo, en el caso del ROA, este presenta una tendencia al alza dentro de similar periodo, alcanzando un valor mínimo de 0,01 en el 2015. Así, a nivel histórico, el ROE y el ROA han presentado tasas de variación anual promedio de +6,2% y +11,7%, respectivamente, entre los años 2013 y 2022.



Gráfico 41 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2010 - 2022



Fuente: Estados financieros auditados de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. CONCLUSIONES

147. El informe de desempeño del año 2022 para la Concesión del Terminal Portuario de Paita presenta las siguientes conclusiones:

- (i) El TPP atendió un total 536 naves durante 2022, lo que representó un incremento del 12,8% con respecto a las naves atendidas en el año 2021. En contraste, se movilizó un total de 2,87 millones de toneladas, registrando una reducción del 3,1% respecto al nivel del año anterior (2,96 millones).
- (ii) Respecto a la composición del tráfico de carga según el tipo de carga movilizado, durante el año 2022 se tiene que, del total de carga movilizada, el 74,5% correspondió a la carga contenedorizada, mientras que en el caso de la carga a granel sólido y la carga a granel líquido únicamente representaron el 18,4% y 4,2%, respectivamente. Entre tanto, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, del tonelaje total registrado durante el año 2022, el 71,7% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 27,9% correspondió a operaciones de descarga, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga saliendo del país a través del TPP en contraste al menor volumen de carga de importación.
- (iii) Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo octubre 2022 – octubre 2023 fue de +12,96%. Así, en octubre de 2022 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios en función a la nave (+12,933%), ii) Servicios en función a la carga contenedorizada (+12,958%) y iii) Servicios en función a la carga no contenedorizada (+12,931%).
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, en el año 2022 se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, como resultado de la negociación directa entre TPE y los usuarios intermedios.



- (v) Respecto a las inversiones en el TPP, durante el año 2022 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 23,25 millones, monto 192% superior a lo registrado en 2021; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 259,9 millones, representando un porcentaje de avance del 83,4% del compromiso de inversión de TPE.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2022, TPE realizó pagos por un total de S/ 8,168 millones, lo cual mostró un incremento de 7,21% con relación al año anterior. Cabe precisar que el 66,6% de los pagos realizados en el año 2021 corresponde a la retribución por el derecho de explotación, y el 33,4% corresponde al aporte por regulación.
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 5 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (21 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentó un (1) reclamo ante el Concesionario, lo cual representó una reducción de 88,9% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2021 (9 reclamos), estando dicho reclamo relacionado con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, habiéndose declarado dicho reclamo fundado en parte e inadmisibles la parte infundada.
- (viii) Respecto a la situación financiera de TPE, al cierre del año 2022 se observa que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha fortalecido, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual se ve reflejado en el incremento del capital de trabajo para el año 2022. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, para el 2022 la empresa presenta una mayor autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.
- (ix) Finalmente, la información financiera de TPE para el 2022 muestra un incremento en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto y operativo como a nivel neto. Asimismo, tanto el indicador ROE como el ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, traduciéndose en una mejora en la rentabilidad de los accionistas y un manejo eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



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



Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Terminal Portuario de Paíta			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras mínimas.	Cláusula 6.35. (p. 50)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
16	Penalidades	Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <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	Entre las principales destacan: <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 de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el concesionario. ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. ▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.23. (p. 58)



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



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



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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Indicador	Unidad de medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	470	440	502	578	539	518	487	460	493	544	475	536
Carga total atendida	Toneladas	1 401 236	1 513 919	1 519 095	1 715 044	2 227 431	2 138 626	2 090 033	2 491 042	2 745 675	2 844 147	2 962 716	2 871 609
Carga por tipo de operación:													
Embarque	Toneladas	996 982	1 133 463	1 104 430	1 206 352	1 310 970	1 313 155	1 278 113	1 611 097	1 821 579	1 863 533	1 999 939	2 064 512
Descarga	Toneladas	381 138	367 488	398 092	463 002	910 176	813 040	790 270	868 198	920 134	971 693	948 703	792 869
Transbordo	Toneladas	469	200	3 569	1 039	1 853	4 999	17 408	3 823	3 888	2 485	3 590	11 253
Cabotaje	Toneladas	22 646	12 699	12 826	44 651	4 374	7 431	4 243	7 923	74	6 436	10 485	2 784
Tránsito	Toneladas	0	70	179	0	57	0	0	0	0	0	0	192
Carga por tipo de producto:													
Contenedorizada	Toneladas	1 101 859	1 189 002	1 157 639	1 313 167	1 428 377	1 442 561	1 491 698	1 858 276	1 991 753	2 071 401	2 122 465	2 142 255
Fraccionada	Toneladas	32 902	43 997	59 469	53 873	25 767	40 511	35 623	43 785	71 432	135 599	131 852	79 194
Granel Líquido	Toneladas	27 053	54 068	42 767	67 615	35 792	81 820	47 169	71 812	116 732	112 531	131 561	114 844
Granel Sólido	Toneladas	239 421	226 853	259 221	280 390	737 495	573 734	515 542	517 169	565 758	524 617	576 838	535 317
Contenedores (unidades)	Unidades	89 903	97 027	96 087	109 447	119 346	123 769	128 295	151 739	163 846	177 684	175 471	187 860
Contenedores (TEUs) ^{1/}	Unidades de TEUs	152 154	165 354	165 751	192 628	210 595	215 474	223 384	270 835	297 019	328 670	328 337	350 199

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante