



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**



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



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>6</b>
I.1. Composición del Concesionario .....	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	6
I.3. Área de influencia .....	8
I.4. Principales activos de la Concesión .....	8
I.5. Hechos de importancia .....	8
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>9</b>
II.1. Servicios estándar .....	9
II.2. Servicios especiales .....	10
II.3. Servicios No Portuarios .....	10
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>10</b>
III.1. Principales clientes .....	10
III.2. Tráfico de carga .....	10
<b>IV. TARIFAS Y PRECIOS .....</b>	<b>12</b>
IV.1. Tarifas .....	12
IV.2. Precios .....	17
<b>V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO .....</b>	<b>18</b>
V.1. Inversiones.....	18
V.2. Pagos al Estado.....	19
V.3. Cofinanciamiento .....	19
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>21</b>
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>22</b>
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	22
VII.2. Estado de Situación Financiera .....	24
VII.3. Ratios financieros .....	26
<b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>27</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>34</b>



## CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2018 .....	14
CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo), 2018 .....	15
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo), 2018 .....	17
CUADRO N° 4: Tiempo por operación de la mercancía I Trimestre – III trimestre 2018 .....	21
CUADRO N° 5: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada .....	22
CUADRO N° 6: Estado de resultados integrales 2017-2018.....	23
CUADRO N° 7: Costos por servicio de operación y mantenimiento 2017-2018 .....	23
CUADRO N° 8: Gastos administrativos 2017-2018 .....	24
CUADRO N° 9: Estado de Situación Financiera 2017-2018 .....	25
CUADRO N° 10: Ratios financieros 2017-2018.....	26

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018 .....	11
GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2017- 2018.....	11
GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2017 - 2018.....	12
GRÁFICO N° 4: Aportes por regulación, 2017 - 2018 .....	19

## ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto .....	6
--	---



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) para el año 2018. El informe presenta la evolución de las principales variables de la concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, el Concesionario o COPAM). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

A diferencia de otras concesiones portuarias, esta tiene la particularidad de ser cofinanciada. En tal sentido, el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra y por mantenimiento y operaciones. Los mecanismos de ajustes por estos pagos están previstos en el Anexo 19 apéndice 5 del Contrato de Concesión.

La Concesión del TPY-NR implica dos fases de inversiones que consisten en la construcción, entre otras obras de infraestructura, de un muelle de 120 metros de longitud y de 47 metros ancho (incluye ante muelle de 35 metros). Tendrá una ampliación, en una Fase II, de un amarradero adicional de 60 m. de longitud y 12 m. de ancho, un atracadero para pasajeros de 12 m. de longitud, patio de almacenamiento de contenedores, áreas de almacenamiento para carga general y perecible, entre otras, por la cuales en el Concesionario deberá realizar una inversión proyectada referencial de USD 54,63 millones (incluye IGV)<sup>1</sup>.

A diciembre de 2018, la inversión total ejecutada por el concesionario ascendió a USD 36,09 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 66,1% con relación a la inversión total comprometida. Cabe señalar que, durante el año 2018 no se ejecutaron inversiones, dado que aún no se inician las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 toneladas métricas anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.

Para el año 2018, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga se concentraron en mercancías del tipo fraccionada, las cuales representaron el 99% del total de carga movilizada por el terminal. Dicho tipo de carga registró un noviembrero de 85,5 mil toneladas, lo que representó un importante incremento de 444% respecto al año anterior (15,7 mil toneladas). Cabe precisar que el régimen que se presenta en el TPY-NR es de cabotaje, siendo el Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), el terminal de donde mayoritariamente provienen las naves, las cuales se caracterizan por ser en su mayoría del tipo motonave fluvial.

En lo que concierne a las tarifas de la concesión, en agosto de 2016, se aprobaron las tarifas de los servicios regulados, las cuales estuvieron vigentes al cierre de 2018. Posteriormente, se determinaron las tarifas de un primer y segundo grupo de servicios especiales.

Por otro lado, con relación a los pagos al Estado, durante el 2018 el aporte por regulación pagado alcanzó los S/ 387,8 mil, lo cual representó un incremento de 8,9% con relación al año anterior (S/ 355,9 mil).

Con relación a los niveles de servicio, durante 2018, el Concesionario no ha registrado incumplimientos en el tiempo de entrega y recepción de la mercancía. Sin embargo, en lo que respecta al rendimiento de la carga general y contenedorizada la Concesión ha mostrado para los tres primeros trimestres del año 2018 valores por debajo de los valores mínimos requeridos

---

<sup>1</sup> El monto de la Inversión Referencial fue actualizado con el importe consignado en el presupuesto aprobado en los Expedientes Técnicos de cada Fase. El importe ejecutado comprende a las obras de la Fase I, aún no se inician las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 TM anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.



---

Cabe señalar que, durante 2018, no sean registrado accidentes en la Concesión, ni se han presentado reclamos con relación a los servicios brindados por el Concesionario. Asimismo, el OSITRAN no ha impuesto sanciones o penalidades al Concesionario.

Finalmente, en lo que respecta a los resultados financieros, si bien los ingresos generados por el Concesionario por los servicios de operación y mantenimiento se incrementaron 6,9% durante 2018, los costos operativos se incrementaron en mayor proporción, con lo cual se registraron pérdidas por un valor de S/ 4 092, lo que significó un considerable deterioro con relación al año anterior en que se obtuvieron ganancias por S/ 1,42 millones. En este contexto, los ratios de rentabilidad mostraron un deterioro con relación a años anterior.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

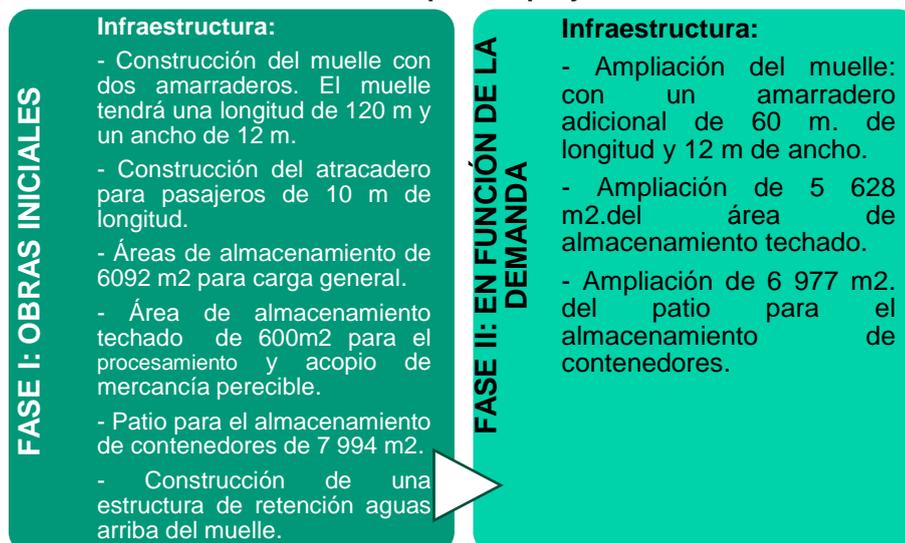
### I.1. Composición del Concesionario

1. COPAM es una empresa de propósito especial constituida el 13 de mayo de 2011 con el propósito de ejercer todos los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del TPY-NR. A diciembre de 2018, se mantiene la misma composición accionaria que se tuvo desde la adjudicación de la concesión, contando con dos accionistas: la empresa Hidalgo e Hidalgo S.A que cuenta con el 35,0% de las acciones y la empresa Construcción y Administración S.A. que tiene la participación mayoritaria con 65,0% de las acciones.
2. Hidalgo e Hidalgo S.A. es una empresa constituida en Ecuador en 1969, dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura. La empresa trabaja en obras principalmente en las áreas de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación, puertos, riego y edificaciones<sup>2</sup>.
3. Construcción y Administración S.A. es una empresa domiciliada en el Perú, dedicada a edificaciones privadas y públicas, construcción de urbanizaciones y conjuntos residenciales, y obras viales, de saneamiento e irrigación. Desde el año 2003, fortalece el grupo HeH Constructores, que tiene presencia en Ecuador, Perú, Panamá, Honduras y Colombia<sup>3</sup>.

### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y COPAM por un plazo de vigencia de 30 años.
5. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. Así, se tiene previsto una primera fase de inversiones al inicio de la concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función de la demanda. A continuación se detalla las obras a desarrollar en cada fase.

#### ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



6. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de operar el TPY-NR bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales que se brinden dentro del terminal a

<sup>2</sup> Ver: <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos>

<sup>3</sup> Ver: <https://www.casacontratistas.com/>



partir de la toma de posesión, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios.

7. Los procesos de fijación y/o revisión tarifaria en el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas serán iniciados por OSITRAN, previa opinión emitida por INDECOPI sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN (en adelante, RETA).
8. COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar que será fijada por OSITRAN utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/o otras metodologías contempladas en el RETA<sup>4</sup>. En el proceso de fijación de tarifas, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo.
9. Asimismo, COPAM está facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, por la prestación de los Servicios Especiales, según corresponda. Para tal efecto, COPAM, antes de iniciar la prestación del servicio especial, deberá sustentar ante el OSITRAN su propuesta de servicio especial a efectos que esta entidad, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una tarifa; o, en su defecto, COPAM puede cobrar un precio. Finalmente, para la prestación de Servicios No Portuarios, COPAM estará facultado a cobrar un Precio.
10. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN podrá realizar de oficio la primera revisión de la Tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años. El concedente o el concesionario también podrán solicitar a OSITRAN, la fijación o revisión de las tarifas.
11. Por su parte, a partir del quinto año de la concesión, COPAM reajustará anualmente las tarifas de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$T_t = T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}$$

Donde:

$t$ : Año calendario en el que regirá el ajuste.

$T_t$ : Tarifa vigente al inicio del año calendario  $t$ .

$T_{t-1}$ : Tarifa establecida al inicio del año calendario  $t-1$ .

$IPC_t$ : Índice de Precio al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por INEI disponible al momento de realizar el cálculo.

$IPC_{t-1}$ : Nivel del índice de Precio al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por INEI con doce (12) meses de anticipación al  $IPC_{t-1}$ .

12. El cálculo del reajuste anual de las tarifas deberá realizarse durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.
13. El Contrato de Concesión establece que el MTC reconocerá los siguientes pagos al Concesionario: (i) Pago por Obra (PPO) y (ii) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El PPO corresponde a las Obras Mínimas de la Fase 1 y 2 y, el PAMO incluye todos los costos de explotación, conservación y reposición para la concesión. El cálculo del cofinanciamiento se detalla en el Anexo 19 apéndice 1 del Contrato de Concesión,

<sup>4</sup> Es importante precisar que de acuerdo con la Resolución N° 072-2015-CD-OSITRAN se establece que la metodología a utilizar para la fijación de los servicios estándar es la de benchmarking toda vez que es la más adecuada dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión.



asimismo, los mecanismos de reajuste del PPO y PAMO, están previstos en el Anexo 19 apéndice 5 del Contrato de Concesión.

14. Finalmente, el Concesionario deberá pagar al regulador el *Aporte por Regulación* establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, que equivale a 1% del total de ingresos facturados. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión

### **I.3. Área de influencia**

15. El nuevo terminal portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma está ubicado en la región Loreto, dentro del área de influencia del eje intermodal de la IIRSA Norte, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas e incluye los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto por el lado Perú.
16. En el ámbito de influencia de la Concesión se encuentran diversos puertos de Ecuador (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar) y el puerto de Paita, ubicados en el océano Pacífico; así como los puertos de Macapá y Belén en Brasil por el océano Atlántico<sup>5</sup>.

### **I.4. Principales activos de la Concesión**

17. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*<sup>6</sup>, el Concesionario asumió el compromiso de construir el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma antes de iniciar la explotación de la Concesión.
18. Actualmente, luego de concluir las inversiones de la Fase I, los principales activos de la Concesión son:
  - Muelle con dos amarraderos con longitud de 120 m y ancho de 12 m.
  - Atracadero para pasajeros de 10 m de longitud.
  - Áreas de almacenamiento de una superficie de 6 092 m<sup>2</sup> para carga general.
  - Área de almacenamiento techado de una superficie de 600 m<sup>2</sup>, para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles
  - Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 7 994 m<sup>2</sup>.
19. En cuanto a las inversiones en equipamiento portuario los principales activos de la Concesión son:
  - Una (1) Grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 T a 12 m.
  - Una (1) Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 T capacidad.
  - Un (1) Reach Staker
  - Dos (2) tractores de Tiro para trailer de 30 T (Tracto Camión)

### **I.5. Hechos de importancia**

20. En setiembre de 2018, el Concesionario presentó ante el MTC una solicitud de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, con el propósito de modificar la definición de los “servicios no portuarios”, corregir un error material de la fórmula de ajuste del PAMO e incorporar el servicio no portuario de arrendamiento de espacios portuarios
21. El 7 de noviembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Regulador determinó las tarifas correspondientes a un segundo grupo de servicios especiales en el nuevo terminal portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. En particular, respecto a los siguientes servicios: (i) Provisión de equipamiento para

<sup>5</sup> Ver: <http://www.copam.com.pe/es/areas-de-influencia>

<sup>6</sup> Un proyecto *Greenfield* es aquel proyecto que se realiza desde cero, o aquel que contando con infraestructura existente, resulta necesario cambiarla en su totalidad.



movimiento adicional de carga a solicitud del usuario, (ii) Consolidación/desconsolidación para contenedores *reefer*, (iii) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en tres tipos:

- Servicios Estándar,
- Servicios Especiales
- Servicios No Portuarios.

### II.1. Servicios estándar

13. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite. Comprende el servicio de embarque, el cual va desde el ingreso del contenedor al terminal hasta que la nave en la que se embarca la carga haya sido sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.

14. El Concesionario no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

15. De acuerdo a la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

#### a) Servicios estándar en función a la nave:

El Servicio Estándar en función a la nave comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora, el cual se calcula por el tiempo total que permanezca amarrada la nave, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque.

#### b) Servicios estándar en función a la carga:

El Servicio Estándar en función a la carga comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario. Asimismo, incluye la estiba, la desestiba, la trinca, la destrinca, la tracción, la manipulación, la elaboración de la tarja, el almacenamiento portuario por tres días, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el marco legal vigente, por lo que se trata de un servicio integrado.

#### c) Servicio estándar en función al pasajero:

El Servicio Estándar comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados



por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

## **II.2. Servicios especiales**

16. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
17. El Regulador podrá fijar la tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidos en el Reglamento de Tarifas vigente. Asimismo, definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al Concesionario a través de la Retribución del Servicio Especial. La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.

## **II.3. Servicios No Portuarios**

18. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las Inversiones Complementarias<sup>7</sup>. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

## **III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS**

### **III.1. Principales clientes**

19. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios, líneas navieras y consignatarios de la carga, por lo que los principales clientes están relacionados con ambos tipos de usuarios. En particular, como se puede concluir de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por movilizar en mayor proporción carga fraccionada, por lo que los consignatarios de la carga se constituyen como los principales clientes del terminal portuario.
20. En el 2018, las principales empresas de transporte marítimo que demandaron los servicios del TPY-NR fueron la agencia fluvial Dos Mil E.I.R.L, agencia fluvial Carolina E.I.R.L, Agencia Naviera Pirámide E.I.R.L y Agencia Naviera Yurimaguas E.I.R.L.

### **III.2. Tráfico de carga**

21. A continuación se presenta la evolución del tráfico de carga portuaria en el TPY-NR durante 2018. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores y servicios estándar de carga fraccionada, no habiéndose registrado de demanda de servicios estándar de carga sólida a granel, líquido a granel y rodante durante 2018, ni movimiento de pasajeros.

#### **a) Servicio estándar a la nave**

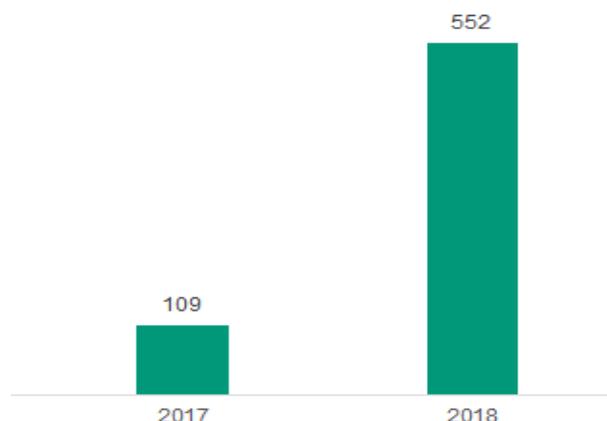
21. Como se ha mencionado, COPAM inició operaciones en diciembre de 2016, por lo que recién a partir de 2017 se cuenta con información anual sobre el tráfico de naves en la concesión. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante 2018, se atendieron 552 naves, lo cual representó un importante incremento de 406% respecto al año anterior.

<sup>7</sup> Las inversiones complementarias son aquellas que se realizan para prestar servicios no portuarios que el Concesionario realizará de estimarlo conveniente en el transcurso del plazo de la Concesión y que no se encuentran contempladas dentro de las inversiones correspondientes a las Obras Mínimas ni Obras de Inversiones Adicionales.



Cabe señalar que, del total de naves atendidas en 2018, el 88,8% fueron motonaves fluviales, 5,4% artefactos fluviales, 3,1% botes fluviales y 2,7% empujadores fluviales.

**GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018  
(Número de naves)**



Fuente: COPAM

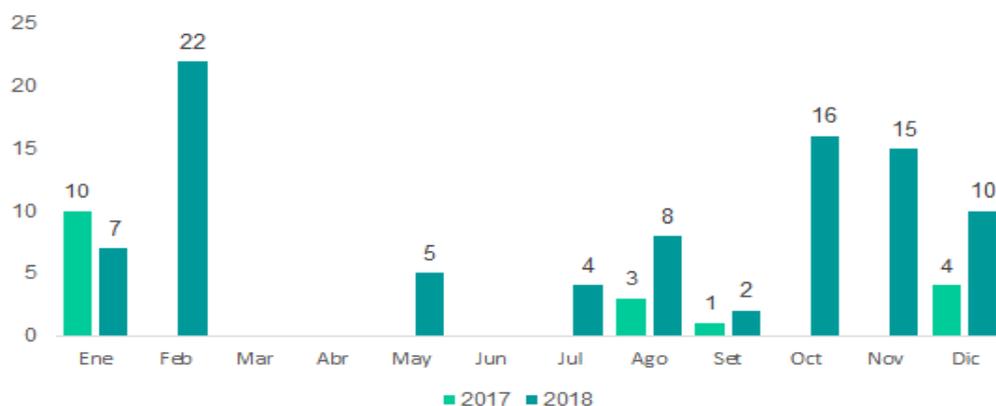
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

22. En cuanto a la capacidad de las naves, considerando como unidad de medida el Arqueo Bruto<sup>8</sup>, se observa que durante 2018, la capacidad promedio de las naves que atracaron en el terminal fue de 682 TM, lo que representó un incremento de 31,2% respecto al año anterior en que la capacidad promedio de las naves que atracaron en el terminal fue de 520 TM.

#### b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores

23. Durante el 2018, el Concesionario movilizó 89 TEUs (equivalentes a 52 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó un importante incremento de 189% respecto a los 18 TEUs movilizadas el año anterior (equivalente a 11 contenedores). En particular, las operaciones corresponden al régimen de cabotaje que tiene como puerto de procedencia el Terminal Portuario de Yurimaguas.
24. En el mes de febrero de 2018 se atendió el mayor número de embarques de contenedores, movilizandando 22 TEUs (equivalente a 16 contenedores).

**GRÁFICO N° 2 : Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2017- 2018  
(En TEUs)**



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

<sup>8</sup> Volumen del buque, desde el plan hasta la cubierta con todos los espacios cerrados y sin tanques de lastre, en TRB (toneladas de registro bruto) o GT (Gross Tonnes). En: <http://diccionario.raing.es/es/lema/arqueo-bruto>

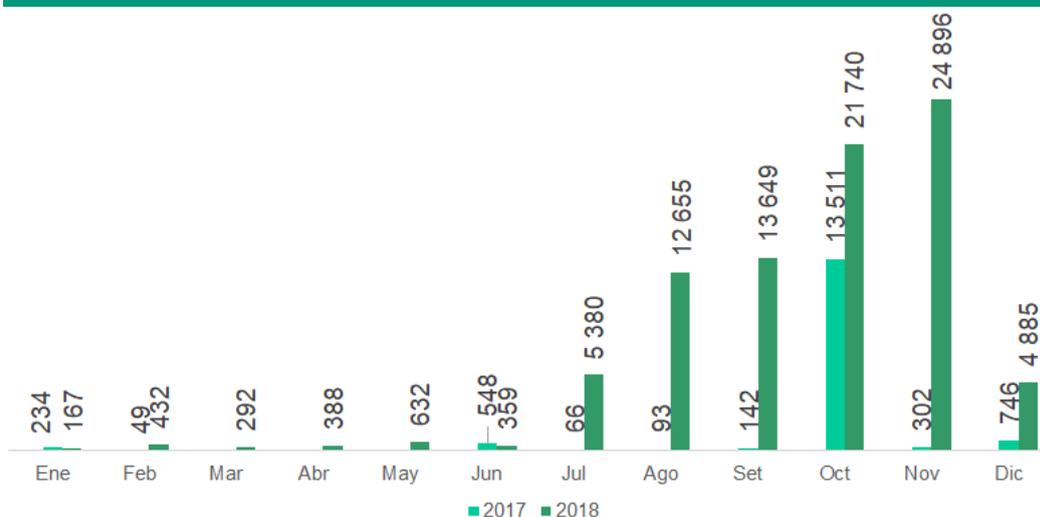


25. Finalmente, cabe precisar que, a diciembre de 2018, en el TPY-NR no se han movilizado contenedores vacíos, ni contenedores llenos bajo otro régimen distinto a cabotaje (exportación, importación, transbordo, entre otros).

**c) Servicio estándar de carga fraccionada**

26. En 2018, COPAM movilizó 85,5 mil toneladas de carga fraccionada bajo las operaciones de cabotaje, lo que representó un importante incremento de 444% respecto al año anterior en que se movilizaron 15,7 mil toneladas. Estas operaciones, al igual que en el caso de la carga contenedorizada, tienen como procedencia el Terminal Portuario de Yurimaguas.
27. En el siguiente gráfico se muestra el movimiento de carga mensualizada para los años 2017 y 2018. A nivel mensual se observa que el mes de noviembre fue el mes en el que se movilizó el mayor volumen de carga con 24,896 toneladas. Asimismo, se observa que en los meses de enero a junio del 2018 este tipo de carga tuvo un menor movimiento con 378 toneladas frente a las 13 868 toneladas movilizadas en el segundo semestre del 2018.

**GRÁFICO N° 3 : Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2017 - 2018 (Toneladas)**



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

#### **IV. TARIFAS Y PRECIOS**

##### **IV.1. Tarifas**

28. Conforme a lo establecido en la Sección IX del Contrato de Concesión, COPAM está facultado a cobrar tarifas para la prestación de los Servicios Estándar, al igual que para aquellos Servicios Especiales en los que el regulador determine la necesidad de cobrar tarifas (es decir, el caso de aquellos servicios que no se presten en condiciones de competencia).
29. Previamente al inicio de los procesos de fijación y/o revisión tarifaria en el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas por parte de OSITRAN, la autoridad de competencia (el INDECOPI) deberá pronunciarse sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el RETA. En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el procedimiento tarifario.



30. Para la fijación de las tarifas de los Servicios Estándar, el OSITRAN utilizará la metodología de disposición a pagar del usuario y/o metodologías contempladas en el RETA. En el proceso de fijación de tarifas, el OSITRAN podrá fijar tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo.
31. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el OSITRAN podrá realizar de oficio la primera revisión de las tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años. Por su parte, COPAM a partir del quinto año de la concesión, reajustará anualmente las tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}$$

Donde el cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia, y

$t$  : Año calendario en el que regirá el ajuste

$T_t$  : Tarifa vigente al inicio del año calendario  $t$ .

$T_{t-1}$  : Tarifa establecida al inicio del año calendario  $t-1$

$IPC_t$  : Nivel del índice de Precio al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por INEI disponible al momento de realizar el cálculo.

$IPC_{t-1}$  : Nivel del índice de Precio al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por INEI con doce (12) meses de anticipación al  $IPC_{t-1}$ .

32. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas<sup>9</sup> de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 9 del Contrato de Concesión: Servicio a la Nave, Servicios Estándar a la Carga (fraccionada, rodante, sólida a granel, líquida a granel y contenedores) y Servicio Estándar a los Pasajeros. En esa medida, a partir de la aplicación de la metodología de tarificación comparativa<sup>10</sup>, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016, se aprobaron las tarifas que se presentan en el Cuadro N° 1, las cuales se han encontrado vigentes durante 2018.

<sup>9</sup> Mediante Resolución N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.

<sup>10</sup> Para poder aplicar esta metodología, el primer paso será seleccionar una muestra de terminales portuarios comparables que cumplan con las siguientes condiciones:

- Condición necesaria: que los terminales realicen operaciones fluviales, aunque sea combinadas con operaciones marítimas.
- Condición suficiente: que los terminales presenten características similares de infraestructura al Terminal, de acuerdo con las definiciones contenidas en el contrato de concesión.



**CUADRO N° 1 : Tarifario de servicios regulados, 2018  
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	Tarifa
<b>1. Servicio Estándar a la Nave</b>		
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0.74
<b>2. Servicios Estándar a la Carga</b>		
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	244.46
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	328.25
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	94.43
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	113.24
<b>3. Servicios Estándar a la Carga</b>		
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	16.94
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	76.43
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	16.85
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	9.35
<b>4. Servicios Estándar para pasajeros</b>		
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	10.71

Tarifa vigente a partir del 01/01/2018

Fuente: Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma<sup>11</sup>

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

33. Asimismo, en el 2016, se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales<sup>12</sup>. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó la prestación de los siguientes servicios:
- (i) Almacenamiento del cuarto día en adelante,
  - (ii) Embarque /descarga de contenedores IMO de 20 pies,
  - (iii) Consolidación / desconsolidación de contenedores,
  - (iv) Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada,
  - (v) Colocación /remoción de etiquetas, precintos,
  - (vi) Suministro de energía eléctrica a contenedores *reefer*,
  - (vii) Alquiler de equipos para mejorar productividad o movimientos adicionales, y
  - (viii) Personal a la orden.
34. Al respecto, mediante Resolución N° 053-2016-CD-OSITRAN de fecha 21 de diciembre de 2016, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados Alquiler de equipos para mejorar la productividad o movimientos adicionales y Personal a la orden, dado que la amplitud de la definición de dichos servicios generaba la imposibilidad de identificar que los usuarios, que contratarían los referidos servicios, estuvieran pagando por actividades que ya han sido retribuidas en las tarifas de los servicios estándar.
35. Por consiguiente, mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 9 de octubre de 2017, el Regulador realizó la fijación tarifaria de seis (06) servicios especiales bajo la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*) y tuvo como resultado las tarifas que se presentan en el Cuadro N° 2.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Ver: <http://www.copam.com.pe/files/pages/15/Tarifario-2018-v2-2.pdf>

<sup>12</sup> Mediante Resolución N° 053-2016-CD-OSITRAN.

<sup>13</sup> Mediante Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN.



**CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo), 2018  
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	Importe
<b>Almacenamiento Contenedores llenos</b>		
Del día 4 al 10	TEU/día	21.89
Día 11 al 15	TEU/día	23.55
Día 16 en adelante	TEU/día	28.81
<b>Almacenamiento Contenedores vacíos</b>		
Del día 4 al 8	TEU/día	15.11
Día 9 al 15	TEU/día	16.45
Día 16 en adelante	TEU/día	21.51
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)</b>		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2.85
Día 9 al 15	Tonelada/día	2.85
Día 16 en adelante	Tonelada/día	2.85
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)</b>		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2.85
Día 9 al 15	Tonelada/día	2.85
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3.34
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)</b>		
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3.28
Día 9 al 15	Tonelada/día	3.28
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3.34
<b>Almacenamiento Carga rodante</b>		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	11.59
Día 9 al 15	Tonelada/día	14.34
Día 16 en adelante	Tonelada/día	22.07
<b>Almacenamiento Carga peligrosa</b>		
Recargo de carga peligrosa para contenedores <sup>1/</sup>	TEU/día	31%
Recargo de carga peligrosa fraccionada <sup>2/</sup>	Tonelada/día	36%
<b>Almacenamiento Carga proyecto</b>		
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día <sup>3/</sup>	50%
<b>Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies<sup>4/</sup></b>	Contenedor	396.05
<b>Consolidación/desconsolidación</b>		
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	487.70
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	687.70
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	681.88
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	859.08
<b>Pesaje adicional</b>		
Contenedores	Contenedor	36.31
Carga fraccionada/suelta	Camión	69.24
<b>Colocación/remoción de etiquetas, precintos</b>		
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	32.29
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	32.29
<b>Suministro de energía</b>	Contenedor/hora	6.30

1/ El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos.

2/ El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de carga fraccionada, según tipo de almacén.

3/ El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos o carga fraccionada, dependiendo del tipo de carga de que se trate.

4/ Incluye la Tarifa por el Servicio Estándar.

Fuente: Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN



36. El 2018, se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de servicios especiales<sup>14</sup>. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó la prestación de los siguientes servicios:
- (i) Embarque y desembarque de carga mixta
  - (ii) Estadía en zona de espera,
  - (iii) Alquiler de espacios en zonas administrativas
  - (iv) Provisión de equipamiento
  - (v) Suministro de agua
  - (vi) Suministro de energía eléctrica
  - (vii) Suministro de combustible
  - (viii) Ensacado/enfundado o empaquetado
  - (ix) Provisión de equipo de trimado
  - (x) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*
  - (xi) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies
37. Al respecto, mediante Resolución N° 008-2018-CD-OSITRAN de fecha 21 de marzo de 2018, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria los servicios de Embarque y desembarque de carga mixta, Estadía en zona de espera, Alquiler de espacios en zonas administrativas, Suministro de agua, Suministro de combustible, Provisión de equipo de trimado.
38. En lo que respecta al servicio de provisión de equipamiento, con la finalidad de brindar a los usuarios la información completa acerca del alcance del servicio se consideró necesario renombrar y acotar el alcance del servicio a provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
39. El 07 de noviembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó las tarifas de los siguientes servicios especiales a ser brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma<sup>15</sup>:
- a) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías.
  - b) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo con el tipo de carga.
  - c) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.
40. Cabe precisar que, para la fijación tarifaria de los servicios de provisión de equipamiento y consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* se aplicó la metodología de Costos Incrementales, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios; mientras que para el servicio de Embarque/descarga de

<sup>14</sup> Mediante Resolución N° 008-2018-CD-OSITRAN.

<sup>15</sup> Cabe precisar que, si bien al inicio del procedimiento de fijación tarifaria también se incluyó el Servicio Especial de Suministro de Energía Eléctrica, mediante Resolución N° 024-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo dio por terminado el procedimiento de fijación tarifaria para este servicio, pues para la prestación de dicho servicio el Concesionario requiere ejecutar inversiones adicionales, cuyo monto resulta necesario para determinar las tarifas.



contenedores IMO de 40 pies se optó por la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el RETA. Asimismo, en dicho procedimiento se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas quedaron definidas conforme el siguiente detalle:

**CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo), 2018  
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	Importe
<b>Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario</b>		
Grúa de Celosía	Hora	178.32
Grúa Telescopica	Hora	162.93
Reach stacker	Hora	160.66
Montacarga (a la nave)	Hora	174.27
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	95.00
<b>Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer</b>		
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734.33
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869.01
<b>Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies</b>	Contenedor	565.90

Fuente: Terminal Portuario Yurimaguas-NR  
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

## IV.2. Precios

41. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar precios por la contraprestación de aquellos Servicios Especiales y Servicios No Portuarios que se presten en condiciones de libre competencia.
42. El Regulador podrá verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria<sup>16</sup>.
43. En lo que va de la operación, el Concesionario no ha prestado ningún servicio no portuario, ni tampoco servicios especiales por los que corresponde cobrar precios (es decir, que se brinden bajo condiciones de competencia).

<sup>16</sup> Cabe señalar que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión de COPAM establece que antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, el Concesionario deberá sustentar ante el OSITRAN su propuesta de Servicios Especiales a efectos de que este último, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una Tarifa o que el Concesionario puede cobrar un precio. Al respecto, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, señaló que esta cláusula debe entenderse de que el OSITRAN, y no el INDECOPI, es el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia para estos casos.



## V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

### V.1. Inversiones

44. Como se ha mencionado, las inversiones en infraestructura se han dividido en dos (2) etapas, la primera corresponde a la ejecución de Obras Iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:
- Construcción del muelle con dos amarraderos. El muelle tendrá una longitud de 120 m y de ancho 47 m (incluye ante muelle de 35 metros).
  - Construcción del atracadero para pasajeros de 12 m de longitud.
  - Almacén techado de 6 092 m<sup>2</sup>.
  - Patio de contenedores de 10 000 m<sup>2</sup>
  - Balanzas de ingreso (2)
  - 72 tomas reefers para contenedores
  - Terminal de Pasajeros (aforo 100 personas)
  - Áreas de Consolidación y desconsolidación
  - Almacén para carga peligrosa
  - Taller de mantenimiento /Estación de combustible
  - Área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles de una superficie de 600 m<sup>2</sup>.
  - Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m<sup>2</sup>.
45. Asimismo, las inversiones también comprenden equipamiento portuario el cual está comprendido en:
- Una grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 toneladas a 12 metros.
  - Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad de diseño.
  - Un *reach stacker*
  - Dos (2) tractores de tiro para tráiler de 30 toneladas
  - Seis (6) elevadores de 4 toneladas
  - Cuatro (4) vagonetas de 30 toneladas.
  - Dos (2) chasis para contenedores
  - Una (1) embarcación para mantenimiento de obras de río, y
  - Otros equipos accesorios para manejo carga (equipos y herramientas para taller de mantenimiento, juego de balanza para grúa, juego de equipos de izaje, entre otros)
46. Adicionalmente a las obras mínimas de la fase I, el Concesionario deberá implementar las siguientes facilidades complementarias:
- Construcción de edificaciones para área administrativa y de servicio.
  - Antepuerto
  - Garitas de control de las instalaciones
  - Balanza para vehículos de carga
  - Reservorio de agua potable
  - Tanque de tratamiento de agua
  - Red de agua potable y red contra-incendio
  - Red de desagüe y Planta de tratamiento de aguas servidas primario
  - Cunetas de coronación y laterales, canales de drenaje, subdrenaje.
  - Toma eléctrica en los patios de contenedores para carga refrigerada
  - Casa de Fuerza para alojar equipo generador eléctrico.
47. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión reconocida de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión<sup>17</sup>.

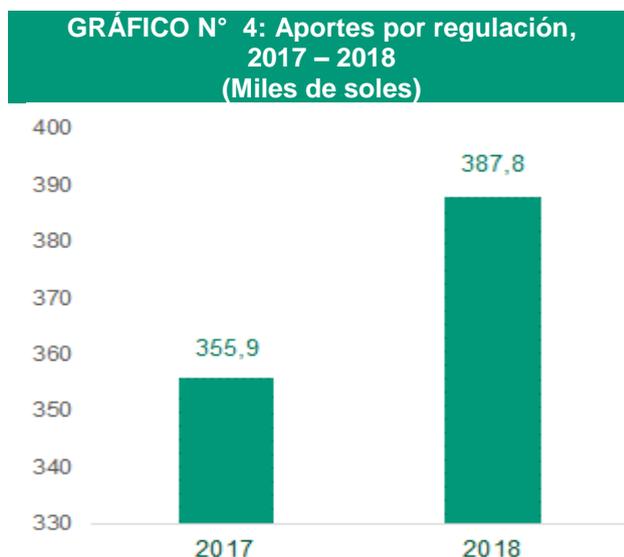
<sup>17</sup> Se ajustó el monto de compromiso de inversión a razón de la modificación presupuestal de la I fase.



48. Al cierre del 2018, las inversiones reconocidas al Concesionario fueron las mismas que en el año 2016, lo cual significa que, en dicho año, el Concesionario, no ha realizado alguna inversión adicional. Finalmente, al 2018 las inversiones reconocidas representan un 66,1% de las inversiones comprometidas<sup>18</sup>.
49. Cabe precisar qué para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Al cierre de 2018, se cuenta con el expediente técnico aprobado para la ejecución de las obras, las cuales se encuentran sujetas al “gatillo” de 600 mil toneladas métricas anuales o tasa de ocupación del muelle de 44%.

## V.2. Pagos al Estado

50. De acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
51. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante 2018, el pago realizado por COPAM por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 387,8 mil, que representó un incremento de 8,9% con relación al año anterior (S/ 355,9 mil).



Fuente: COPAM  
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

## V.3. Cofinanciamiento

52. Conforme ha sido mencionado, el Concedente garantiza al Concesionario el pago de los siguientes conceptos: (i) Pago por Obras (PPO) y Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).
53. El PPO corresponde a las obras que el Concesionario debe realizar durante el periodo de la concesión, las cuales se encuentran divididas en: (i) Fase 1, la cual concluyó en diciembre de 2016; y, (ii) Fase 2, la cual aún no se inicia pues se encuentra sujeta al gatillo de demanda.

<sup>18</sup> Es importante señalar que la inversión comprometida al 2018 fue de USD 54,6 millones (incluido IGV) la cual fue actualizado con el importe consignado en el presupuesto aprobado en los Expedientes Técnicos de cada Fase. El importe ejecutado comprende a las obras de la Fase I, aún no se inician las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 TM anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.



54. De acuerdo al Contrato de Concesión, el monto total adjudicado (según referencia de la propuesta económica presentada en fecha de la adjudicación) para el PPO de la Fase 1 ascendió a USD 6,74 millones, los cuales serán canceladas por el Estado Peruano en veinte (20) cuotas trimestrales, una vez finalizadas y aceptadas todas las obras mínimas de la Fase 1. Posteriormente, el 10 de enero de 2013, mediante oficio N° 069-2013-MTC-/25, el MTC otorgó su conformidad sobre el ajuste del monto del PPO para la Fase 1, el cual se incrementó a USD 8,87 millones, conforme a lo previsto en el apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión<sup>19</sup>.
55. El 15 de diciembre de 2016, se firmó el Acta de Recepción de Obras, aprobándose el presupuesto de las obras con observaciones que no representaron más del 1% del Presupuesto Estimado de Obra contenido en el Expediente Técnico. Así, de conformidad a lo establecido en la cláusula 6.24 del Contrato de Concesión, se concedió la autorización para el inicio de la explotación del nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma Fase I.
56. Por su parte, el PAMO constituye el pago anual en dólares que el Estado Peruano realiza a favor de la Concesionaria con la finalidad de retribuir el mantenimiento y operación del Terminal, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión. El Contrato de Concesión contempla un PAMO anual de USD 2,71 millones, el cual está sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el anexo 3 del Contrato de Concesión.
57. De acuerdo al Contrato de Concesión, para la determinación del PAMO anual a ser pagados por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá en el PAMO ofertado aquellos Ajustes por Inflación que se hace referencia en el numeral 3 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión. Así, para la determinación del pago del PAMO del primer año de Explotación de la Concesión, el Concedente efectuará un ajuste respecto al PAMO ofertado según la siguiente fórmula:

$$PAMO_x = PAMO_{x-1} \left( \frac{IPC_x}{IPC_{x-1}} \times \frac{TC_{x-1}}{TC_x} \right)$$

Donde:

PAMO<sub>x</sub> Es el importe del PAMO ajustado por el periodo anterior al inicio de Explotación.

PAMO X-1 Es el importe del PAMO ofertado

IPC Índice General de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

IPC<sub>x</sub> Registro de éste índice disponible al último mes anterior al inicio de Explotación.

IPC<sub>x-1</sub> Registro de éste índice correspondiente al mes de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).

TC Tipo de Cambio definido en el numeral 1.26.99.

TC<sub>x</sub> Registro de éste Índice disponible al último día hábil del mes anterior al inicio de Explotación.

TC<sub>x-1</sub> Registro de éste índice disponible a la fecha de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).

58. Cabe mencionar que, a partir del segundo año del inicio de Explotación de las Obras Mínimas de la Fase 1 de la Concesión, el PAMO se ajustará al inicio de cada año.

<sup>19</sup> Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM



59. Al respecto, durante 2017, el MTC comunicó que el valor del PAMO Ajustado para el primer año de explotación asciende a USD 2,70 millones (sin incluir IGV), siendo la cuota trimestral de USD 674,16 mil. Durante 2018 (segundo año de la concesión), el MTC determinó el valor del PAMO en USD 2,87 millones (sin incluir IGV), cuya cuota trimestral asciende a USD 718,54 mil (sin incluir IGV), lo cual representa un incremento de 6,6% con relación a la cuota del año anterior.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

60. En esta sección se presenta el cumplimiento alcanzando por el concesionario en cuanto a los niveles de servicios y de productividad establecidos en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, desde el inicio de la explotación de la concesión no se han registrado accidentes, ni se han presentado reclamos por parte de los usuarios de la infraestructura.
61. El Anexo 3 del Contrato de Concesión establece que durante la ejecución de las Obras Mínimas y hasta seis (06) meses posteriores a la suscripción del Acta de Recepción de dichas obras, no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad. En tal sentido, el primer trimestre en el que el Concesionario debe de cumplir sería del 15 de junio al 14 de setiembre del 2017.
62. El cuadro a continuación presenta los niveles de servicios y productividad que están vinculados al tiempo de demora por operación que debe cumplir el Concesionario en la entrega y recepción de la mercancía. La forma de cumplimiento se debe dar en promedio trimestral y por operación individual, como se observa a continuación.

**CUADRO N° 4 : Tiempo por operación de la mercancía I Trimestre – III trimestre 2018**

	15 dic/14 mar 18	15 mar/14 jun 18	15 jun/14 set 18	15 set /14 dic 18
<b>Requerimiento Trimestral: Máximo 20 minutos (En minutos)</b>				
Tiempo de recepción de mercancía	17.33	18.02	15.78	s.i
Tiempo de entrega de mercancía	15.68	15.68	13.53	s.i
<b>Requerimiento Individual: Máximo 30 minutos (Número de operaciones que no cumplieron)</b>				
Tiempo de recepción de mercancía	0	0	0	s.i
Tiempo de entrega de mercancía	0	0	0	s.i

S.i.: Sin información

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

63. El cuadro anterior muestra que desde que se ha iniciado la medición de los niveles de servicio, el Concesionario no ha presentado ninguna operación que tenga el tiempo mayor a lo establecido contractualmente. Esto es, el tiempo de entrega o recepción de la mercancía, por operación, no han sido superiores a los 30 minutos. En esa misma línea, el indicador promedio trimestral también alcanzó los niveles establecidos contractualmente, es decir, menores a 20 minutos.
64. De otro lado, el Cuadro N° 5 presenta los niveles de rendimientos que ha presentado el Concesionario durante el 2018, tanto para carga general como para contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento mayores al mínimo establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.



### CUADRO N° 5 : Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada

Tipo de carga	Unidad de medida	Requerimiento	5 Trimestre	6 Trimestre	7 Trimestre	8 Trimestre
			15 dic/14 mar 18	15 mar/14 jun 18	15 jun/14 set 18	15 set /14 dic 18
<b>Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcas y chatas</b>						
Carga General	Toneladas/Hora	<b>Mínimo 80</b>	S.M	16.25	115.98	s.i
Contenedores	Contenedor /Hora	<b>Mínimo 12</b>	12	-	-	s.i
<b>Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas</b>						
Carga General	Toneladas / Hora	<b>Mínimo 20</b>	24.57	30.46	32.25	s.i

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

65. Efectivamente, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga general para barcas y chatas fue de 115,98 toneladas/hora para el II trimestre del 2018, valor mayor al mínimo que es de 80 toneladas/hora. De forma similar, para el caso del rendimiento trimestral de embarque y descarga para carga general en motonaves y motochatas, cuyo promedio trimestral para el periodo el I y II trimestre de 2018 fue de 30,46 y 32,25 toneladas/hora respectivamente, valores que resultan mayores a las 20 toneladas/hora que deben de cumplir como mínimo.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

66. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada, por lo que el Estado, a través del MTC, le reconoce al Concesionario el costo de la construcción del TPY-NR y los costos de mantenimiento y operaciones de este. Cabe señalar que, desde el 2016, año en el que se culminó la Fase I de inversiones, el Concesionario no ha registrado ingresos por servicios de construcción.
67. En el Cuadro N° 6 se muestra el Estado de resultados integrales para los años 2017 y 2018, el cual muestra los principales resultados de las operaciones de la concesión. Como se aprecia, durante 2018, los ingresos por los servicios de operación y mantenimiento fueron de S/ 9,4 millones, lo cual representó un incremento de 6,9% con respecto al año anterior en que se registraron ingresos por S/ 8,8 millones.



**CUADRO N° 6 : Estado de resultados integrales 2017-2018  
(En USD miles)**

Concepto	2018	2017	Var%
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	9,436,336	8,827,423	6.9%
Ingresos por servicios especiales	203,531	3,544	5643.0%
Otros ingresos operativos}	-	27,795	-
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(4,587,642)	(2,610,294)	75.8%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>5,052,225</b>	<b>6,248,468</b>	<b>-19.1%</b>
Gastos administrativos	(3,310,074)	(3,667,574)	-9.7%
Diversos, netos	76,965	6,956	-
<b>Utilidad operativa</b>	<b>1,819,116</b>	<b>2,587,850</b>	<b>-29.7%</b>
Actualización de valore presente de cuentas por cobrar comerciales	6,197,132	7,461,226	-16.9%
Ingresos financieros	2,474	253,729	-99.0%
Gastos financieros	(5,967,897)	(6,338,001)	-5.8%
Diferencia en cambio, neta	(186,605)	623,950	-130%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>1,864,220</b>	<b>4,588,754</b>	<b>-59.4%</b>
Impuesto de las ganancias	1,868,312	3,172,913	-41.1%
<b>(Pérdida) utilidad neta del ejercicio</b>	<b>(4,092)</b>	<b>1,415,841</b>	<b>-</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. En lo que respecta a los costos operativos, estos tuvieron un importante incremento en el 2018. Así, el concesionario tuvo costos por servicios de operación y mantenimiento por USD 4,59 millones, lo que representó un incremento de 75% en relación a los costos registrados en el 2017. La distribución de los costos de operación y mantenimiento se presentan en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 7 : Costos por servicio de operación y manteamiento  
2017-2018 (En soles)**

Concepto	2018	2017	Var%
Gastos de personal	436,374	221,113	97.4%
Servicios prestados por terceros	3,429,892	1,775,037	93.2%
Otros gastos de gestión	660,891	581,628	13.6%
Provisiones	60,485	32,516	86.0%
<b>Total</b>	<b>4,587,642</b>	<b>2,610,294</b>	<b>75.8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Como se observa, COPAM tuvo incrementos importantes en cada una de las cuentas que conformaron sus costos operativos, siendo los servicios prestados por terceros los que tuvieron mayores variaciones al incrementarse 93,2% (de S/ 1 775 037 a S/ 3 429 892), con lo cual para el año 2018 representan el 74,8% del total de costos de servicio.
70. Los servicios prestados por terceros corresponden principalmente a los gastos de operación y mantenimiento del puerto brindados por su parte relacionada *Easy Port S.A.C.* por S/ 2 185 464 (S/ 1 066 954 en 2017) y servicio de apoyo de vigilancia por S/ 424 893 (S/ 355 282 en 2017).



71. Así, para el 2018 estas variaciones ente los ingresos y costos operativos tuvieron como resultado una caída de 19,1% en la utilidad bruta, la cual pasó de S/ 6,25 a S/ 5,05 millones debido al mayor incremento de los costos.
72. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron un 9,7% con respecto al 2017 pasando de S/ 3,67 a S/ 3,31 millones. En el siguiente cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2017 y 2018, apreciándose que la mayor reducción se ha producido en los gastos relacionados con los servicios prestados a terceros (-27,5%).

<b>CUADRO N° 8 : Gastos administrativos 2017-2018 (En soles)</b>			
<b>Concepto</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Var%</b>
Gastos de personal	1,559,556	1,456,789	7.1%
Servicios prestados por terceros	1,043,216	1,438,351	-27.5%
Tributos	397,411	365,093	8.9%
Otros gastos de gestión	309,891	393,386	-21.2%
Provisiones	-	13,955	-100.0%
<b>Total</b>	<b>3,310,074</b>	<b>3,667,574</b>	<b>-9.7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. Pese a la reducción de los gastos administrativos, la utilidad operativa registró una importante contracción de 29,7%, al pasar de S/ 2,69 a S/ 1,82 millones entre 2017 y 2018.
74. Para el 2018, al igual que el año anterior, la concesión registro gastos financieros importantes producto de los intereses relacionados con los contratos de financiamiento firmados con su parte relacionada Construcción y Administración S.A, los cuales ascendieron a S/ 5,97 millones sen año 2018.
75. Adicionalmente la concesión realiza una actualización de valor presente de cuentas por cobrar comerciales, las cuales se incluyen en el estado de situación financiera. El valor de dichas cuentas se redujo en 16,9%, al pasar de S/ 7,46 millones en 2017 a S/ 6,20 millones en 2018, con lo cual la concesión presentó una utilidad antes de impuestos) de S/ 1,86 millones, nivel menor en 59,2% al registrado el año anterior (S/ 4,56 millones).
76. Finalmente, luego del pago de impuestos a las ganancias, para el año 2018 la empresa presento pérdidas para el año 2018 por S/ 4 092, lo que significó un considerable deterioro con relación al año anterior en que se obtuvieron ganancias por S/ 1,42 millones.

## **VII.2. Estado de Situación Financiera**

77. En el Cuadro N° 9 se muestra el Estado de Situación Financiera del Concesionario para los años 2017 y 2018, el cual refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio.



### CUADRO N° 9 : Estado de Situación Financiera 2017-2018 (En Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo	2,031,363	978,444	Cuentas por pagar comerciales	28,169	71,186
Fondos sujetos a restricción	1,691,379	1,003,366	Cuentas por pagar a relacionadas	29,955,538	6,458,714
Cuentas por cobrar comerciales	27,910,140	25,390,987	Otras cuentas por pagar	419,032	764,174
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	28,424	27,319	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>30,402,739</b>	<b>7,294,074</b>
Otras cuentas por cobrar	277,410	179,463	Cuentas por pagar a partes relacionadas	65,162,489	85,356,139
Crédito del Impuesto General a las Ventas	5,387,202	4,848,610	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Gastos pagados por anticipado	225,305	102,326	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>95,565,228</b>	<b>92,650,213</b>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>37,551,223</b>	<b>32,530,515</b>			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Cuentas por cobrar comerciales	54,615,061	76,454,217	Capital social	12,000,000	12,000,000
Crédito del Impuesto General a las Ventas	8,080,775	13,799,837	Capital adicional	0	26,336,000
Activo Diferido por Impuesto a las Ganancias	530,926	1,453,151	Resultados acumulados	(6,572,474)	(6,568,382)
Edificaciones, unidades de transporte y equipo, neto	210,406	171,934	<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>5,427,526</b>	<b>31,767,618</b>
Intangible, neto	4,363	8,177	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,992,754</b>	<b>124,417,831</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>63,441,531</b>	<b>91,887,316</b>			
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,992,754</b>	<b>124,417,831</b>			

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que el Concesionario ha reducido el valor del total de sus activos en 18,8% entre 2017 y 2018, pasando de S/ 124,4 millones a S/ 100,9 millones, lo cual es explicado por los menores activos no corrientes con los que cuenta la concesión.
79. El activo corriente registró un incremento del 15,4% en 2018, alcanzándolos un nivel de S/ 37 millones, principalmente explicado por el incremento de las cuentas por cobrar comerciales de largo plazo. Así, el activo corriente paso de representar el 26% de los activos totales en el año 2017 al 37% en el año 2018,
80. Por su parte, el activo no corriente experimentó una reducción de 31%, principalmente debido a la reducción de las cuentas por cobrar comerciales de largo plazo (que pasó de S/ 76,4 millones a S/ 54,6 millones), los cuales para el 2018 representaron el 54% del total de activos de la concesión.
81. Cabe mencionar que, los servicios de construcción de la Fase 1 representan el 90,1% de las cuentas por cobrar comerciales del activo corriente y el 100% de las cuentas por cobrar comerciales del activo no corriente. Al 31 de diciembre de 2018, el saldo de los Pagos por Obra (PPO) ascienden a un total de USD 23,7 millones (equivalente a S/ 79,8 millones), los cuales son cancelados por el Estado Peruano a razón de cuotas trimestrales de USD 2,2 millones.
82. Adicionalmente, se ha tenido una reducción de 41,6% en el crédito de Impuesto General a las Ventas que paso de S/ 13,7 millones a S/ 8 millones, lo cual corresponde al impuesto pagado principalmente durante la ejecución de las obras de construcción de la Fase I del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.



83. Por su parte, los pasivos corrientes de la concesión se incrementaron de S/ 7,2 millones a S/ 30,4 millones (+317%), producto del acuerdo de la Concesión de reclasificar la cuenta “capital adicional” como parte de la cuenta por pagar a partes relacionadas<sup>20</sup>.
84. En el caso del pasivo de largo plazo, estos se redujeron de S/ 85,3 millones a S/ 65,1 millones (-24%), lo cual corresponde a las obligaciones de largo plazo asumidas por la concesión para financiar las obras de construcción<sup>21</sup>.
85. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo de S/ 31,7 millones a S/ 5,4 millones, producto principalmente de una recomposición de la cuenta “capital adicional”, la cual se reclasificó a la cuenta “cuentas por pagar a partes relacionadas”.

### VII.3. Ratios financieros

86. En el cuadro N° 10 se muestran los principales ratios financieros de rentabilidad, liquidez y solvencia registrados por el Concesionario durante el periodo 2016 – 2018.

CUADRO N° 10 : Ratios financieros 2017-2018			
RATIO	2018	2017	2016
<b>Ratios de Liquidez</b>			
Liquidez clásica	1,235	4,460	1,357
Prueba ácida	1,040	3,753	1,260
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			
Margen operativo	0,189	0,293	0,144
Margen neto	-0,000	0,359	-0,027
ROE	-0,001	0,045	-1,011
ROA	-0,000	0,011	-0,031
<b>Apalancamiento /endeudamiento</b>			
Apalancamiento /endeudamiento	17,608	2,916	31,818
Grado de endeudamiento	0,946	0,745	0,970
Grado de patrimonio	0,054	0,255	0,030

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 - COPAM  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

87. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha reducido su capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de las cuentas por pagar a partes relacionadas. Así, se aprecia una reducción en el ratio de liquidez general (Activo Corriente / Pasivo Corriente) y ratio de liquidez absoluta (Efectivo y Equivalentes de Efectivo / Pasivo Corriente), lo cual refleja que la empresa tiene menores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo. De manera

<sup>20</sup> En Junta General de Accionistas del 18 de diciembre de 2017 se acordó trasladar USD 8 millones (equivalente a S/ 26,34 millones), correspondiente a una parte de la acreencia que mantiene el accionista Construcción y Administración S.A. con la Concesionaria, como parte de capital adicional, dicha partida será destinada exclusivamente a un aumento de capital que deberá ser evaluado por la Junta de Accionistas durante el ejercicio 2018. En Junta General de accionistas del 31 de enero de 2018 se acordó revertir dicha operación, por lo que el importe de USD 8 millones se reclasificó al rubro de cuentas por pagar a partes relacionadas.

<sup>21</sup> La principal cuenta corresponde a préstamos recibidos los cuales han tenido como propósito financiar la construcción de las obras de la Fase I del Contrato de Concesión. La obligación está conformada por dos préstamos: (i) Contrato de financiamiento celebrado el 24 de marzo de 2014 para la ejecución de obras por el importe de USD 30,584,166 más el Impuesto General a las Ventas y (ii) Contrato de financiamiento celebrado el 28 de octubre de 2014, en virtud del cual CASA entregará en calidad de mutuo dinerario hasta la suma de USD 3,000,000 para que la Concesionaria asuma los gastos generales derivados de su operación, así como los gastos requeridos por concepto de licencias, elaboración y/o modificación del expediente técnico, entre otros.



similar, la prueba ácida<sup>22</sup> experimentó una reducción entre 2017 y 2018, al pasar de 3,75 a 1,04, lo cual refleja que la empresa posee activos suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo, sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

88. Al analizar los ratios de rentabilidad del Concesionario, se observa una reducción importante de los márgenes operativos durante el 2018, como resultado de los mayores costos por servicios registrados dicho año, los cuales se incrementaron en mayor proporción que los ingresos.
89. La concesionaria para el año 2018 ha presentado pérdidas por S/ 4 092, por lo cual los ratios de margen neto, ROE<sup>23</sup> y ROA<sup>24</sup> muestran resultados negativos cercanos a cero a partir de lo cual se puede concluir que el Concesionario no ha generado utilidades por cada dólar proveniente del patrimonio.
90. Por último, en relación a los ratios de solvencia, se observa un aumento del ratio de endeudamiento patrimonial, del grado de endeudamiento y del apalancamiento entre 2017 y 2018, lo cual refleja que el Concesionario se está financiando más con capital de terceros que con capital propio, lo que se traduce en menor autonomía financiera. En particular, la concesión tiene deuda con Construcción y Administración S.A. por S/. 95,1 millones.

## VIII. CONCLUSIONES

91. El informe de desempeño del año 2018 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, presenta las siguientes conclusiones:
  - (i) La cantidad demandada por los servicios estándar a la nave fue de 552 naves durante 2018, lo que representó un importante incremento de 406% con relación al año anterior. Dicho año, las principales naves atendidas fueron las motonaves y barcas, las que tuvieron una participación de 48,6% y 51,4% en el total de naves atendidas, respectivamente.
  - (ii) El tipo de carga más representativo que se moviliza en el TPY-NR es la carga fraccionada, la cual alcanzó una participación del 99,4% del total de carga movilizada en el 2018; mientras que la carga contenedorizada representó apenas el 0,6%. No se ha movilizado carga sólida a granel, carga líquida, o carga rodante en el año 2018, ni tampoco se ha brindado el servicio estándar de pasajeros.
  - (iii) Durante el 2018 se determinaron las tarifas de un segundo grupo de servicios especiales, luego que se determinará que los mismos no se brindaban en condiciones de competencia. Las referidas tarifas fueron determinadas a través de la metodología de benchmarking. Cabe mencionar que COPAM no presenta algún servicio por el cual puede cobrar un precio.
  - (iv) Durante 2018, al igual que el año anterior, no se han reconocido inversiones, pues la Fase 1 concluyó en 2016 y la activación de la Fase 2 se encuentra sujeta a una mayor demanda. Así, al cierre de 2018, la inversión total ejecutada alcanzó los USD 36,09 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 66,1% con relación a la inversión comprometida.
  - (v) Con relación a los pagos al Estado, durante 2018, el concesionario efectuó un pago total de S/ 355,9 mil por concepto de aportes por regulación, lo cual

<sup>22</sup> Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

<sup>23</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>24</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



representó un incremento de 8,9% con relación al año anterior, en línea con el incremento de los ingresos de la Concesión.

- (vi) En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, se verificó que el mismo ha cumplido con los niveles de servicio y productividad establecidos en el Contrato de Concesión, tanto en el requerimiento individual y trimestral para el tiempo de entrega y recepción de la mercancía, como en lo que respecta a los rendimientos de carga general y contenedorizada. Por su parte, durante 2018, no se reportado accidentes ni reclamos.
- (vii) En lo que respecta a indicadores financieros, durante 2018, los ingresos por los servicios de operación y mantenimiento alcanzaron un nivel de S/ 9,4 millones, lo cual representó un incremento de 6,9% con respecto al año anterior. Sin embargo, los costos operativos registraron un importante incremento de 75%, al pasar de S/ 2,6 millones en 2017 a S/4,6 millones en 2018, lo cual afectó los beneficios del concesionario. En efecto, durante 2018, el Concesionario registró pérdidas netas por S/ 4 092, lo que significó un considerable deterioro con relación al año anterior en que se obtuvieron beneficios netos de S/ 1,42 millones.
- (viii) Con relación a los ratios financieros, el ratio de liquidez clásica registró una reducción durante 2018, lo cual muestra que la empresa tiene menores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo; mientras que la Prueba ácida mostró que el Concesionario cuenta con los activos corrientes suficientes para cubrir sus deudas de corto plazo. Por su parte, en línea con los resultados negativos obtenidos, los ratios financieros mostraron una caída en la rentabilidad de la Concesión, ROA, y de los accionistas respecto a años anteriores. Por último, se observa un aumento del ratio de endeudamiento patrimonial, del grado de endeudamiento y del apalancamiento, lo cual refleja que el Concesionario se está financiando más con capital de terceros que con capital propio



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Cláusula 2.1. (p. 25)
2	Fecha de suscripción	31 de mayo de 2011	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 33)
4	Factor de competencia	Menor pago por PAMO (pagos anuales por mantenimiento y operación) y PPO (pago por obra)	Bases del Concurso
5	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.7. (p. 27)
6	Tipo de Contrato	DBFOT: diseño, financiación, construcción, operación y transferencia	Cláusula 2.4. (p. 25)
7	Capital mínimo	S/. 12 000 000,00.	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 30)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>El Concesionario entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Garantía inicial</u>: desde la fecha de suscripción del contrato hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: USD 3 774 927,00.</li> <li>▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase I</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 6 517 016,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase I.</li> <li>▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase II</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 4 807 764,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase II.</li> </ul>	Cláusula 10.2. (p. 66)
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente garantiza 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. La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> <li>▪ La construcción y el mantenimiento de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario, así como el dragado de mantenimiento de río, a efectos de lograr las condiciones operativas necesarias, son de responsabilidad del MTC.</li> </ul>	Cláusula 10.1. (p. 66)



10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente con opinión favorable del Regulador, otorgar garantías a favor de los acreedores permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de Concesión.</li> <li>- Ingresos de la Concesión, netos del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales.</li> <li>- Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 68)
11	Compromiso de inversión	<p>La inversión referencial proyectada sin IGV por fases es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión Fase I: USD 25,5 millones</li> <li>▪ Inversión Fase I ajustada: USD 36,1</li> <li>▪ Inversión Fase II: USD 18,5 millones</li> <li>▪ Inversión Total: USD 37,1 millones</li> <li>▪ Inversión Total Proyectada: USD 54,6 millones</li> </ul>	Anexo 9 (p. 127-128)
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras mínimas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Fase I</u>: Asociada a las obras iniciales, se realizaría en los 4 primeros años de la concesión e implicará la ejecución de obras y adquisición de equipos.</li> <li>- <u>Fase II</u>: las obras a construir, conjuntamente con el equipamiento a adquirir, deberán ser comenzadas a ejecutar cuando se alcance una demanda de 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 9 (p. 126 y 127)
13	Cierre Financiero	<p>El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los 30 días Calendario de inicio de la construcción, que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento que se generen para la ejecución de las Obras Mínimas de la Fase I y las Obras Mínimas de la Fase II en su respectiva oportunidad.</p>	Cláusula 6.39. (p. 53)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje. Modalidades: (i) Arbitraje de conciencia, y (ii) Arbitraje de derecho (Arbitraje nacional para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00 y arbitraje internacional cuando las controversias son mayores a USD 10 000 000,00).</li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 94) Cláusula 16.12. (p. 95)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 1 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 1 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 1 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 4 y 5 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA).</li> <li>- Garantías (4 y 10 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 1 y 80 UIT).</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 17 (p. 149)



		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (1 y 3 UIT).</li> <li>▪ Potestad de supervisión (10 UIT).</li> </ul>	
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 85)
17	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de costos del Concesionario.</li> <li>▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a los Servicios Estándar.</li> <li>▪ El Concedente con opinión del Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuestos, resultante del ejercicio.</li> <li>b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula.</li> </ol> </li> <li>▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del PAMO del (de los) siguiente (s) periodo (s) hasta alcanzar el monto del desequilibrio calculado.</li> </ul>	Cláusula 9.15. (p. 63) Cláusula 9.16. (p. 64) Cláusula 9.18. (p. 64)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros personales para trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	Anexo 21 (p. 172)



19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La explotación solo podrá iniciarse si el Concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo.</li> <li>▪ La fecha de inicio de la explotación de la concesión se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras correspondientes a la Fase I, ejecutadas de acuerdo al respectivo Expediente Técnico.</li> </ul>	Cláusula 8.12. (p. 58) Cláusula 8.13. (p. 58)
20	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durante la ejecución de las obras mínimas y hasta seis (06) meses posteriores a la entrega del acta de recepción de obras iniciales <u>no se exigirá</u> los niveles de servicio y productividad señalados en el contrato.</li> <li>▪ <u>Amarradero multipropósito:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para barcasas y chatas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carga general: 80 toneladas por hora.</li> <li>o Contenedores: 12 contenedores por hora.</li> </ul> </li> <li>- Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para motonaves y motochatas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carga general: 20 toneladas por hora.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▪ <u>Tiempo de recepción y entrega de mercancía:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No deberá exceder los 30 minutos en cada uno de los casos. Así como no podrá ser superior a 20 minutos en promedio trimestral.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 8.17. (p. 60) Anexo 3 (p. 171-172)
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas, según los procedimientos y metodologías establecidas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.</li> <li>▪ El Regulador podrá revisar de oficio cada cinco (05) años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura portuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características con la demanda.</li> <li>▪ El Concesionario, a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:  <math display="block">T_t = T_{t-1} * (IPC_{t-1}/IPC_{t-2})</math> </li> </ul>	Cláusula 9.5. (p. 61) Cláusula 9.6. (p. 61) Cláusula 9.7. (p. 61)
22	Tarifas	<p>El Concesionario estará facultado a cobrar la(s) Tarifa(s) en Nuevos Soles que serán fijadas por el Regulador, utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA por los servicios que prestará el Nuevo Terminal portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, por la prestación de los siguientes Servicios Estándar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servicios a la Nave.</li> <li>▪ Servicios a la Carga:       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fraccionada.</li> <li>- Rodante.</li> <li>- Solida a Granel.</li> <li>- Liquida a Granel.</li> <li>- Contenedor con carga de 20 pies.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 5 (p. 111)



		<ul style="list-style-type: none"><li>- Contenedor vacío de 20 pies.</li><li>- Contenedor con carga de 40 pies.</li><li>- Contenedor vacío de 40 pies.</li><li>▪ Servicios a los pasajeros.</li></ul>	
23	Cofinanciamiento	<p>El Concedente reconocerá el pago de los siguientes conceptos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pago por Obra (PPO)</li><li>• Pago anual de mantenimiento y operación (PAMO)</li></ul> <p>El procedimiento de pago de ambos conceptos se encuentra regulado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.</p>	Cláusula 9.9 (p. 62)



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma				
Modalidad de concesión:	Cofinanciada			
Plazo de concesión:	30 años			
Periodo:	2016-2018			
<b>a. Tráfico</b>				
Indicador	Unidad medida	2016	2017	2018
<b>Carga por tipo de operación:</b>				
Exportación	Toneladas	-	-	-
Importación	Toneladas	-	-	-
Cabotaje	Toneladas	107	16,800	86,001
Transbordo	Toneladas	-	-	-
<b>Carga por tipo de producto:</b>				
Indicador	Unidad medida	2016	2017	2017
Contenedorizada	Toneladas	-	203	526
Fraccionada	Toneladas	-	15,689	85,475
Graneles líquidos	Toneladas	-	884	-
Graneles sólidos	Toneladas	-	-	-
Rodante	Toneladas	-	24	-
Contenedores	Unidades	6	11	52
Contenedores	TEU	6	18	89

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

1/ No se ha considerado el periodo de prueba



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

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

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

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochocha - Practicante