



INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2021: Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

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 de Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Junio de 2022

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.....	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición accionaria del Concesionario.....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión	10
I.5. Hechos de importancia.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales.....	12
II.3. Servicios No Portuarios	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Tráfico de carga.....	12
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	15
IV.1. Tarifas.....	15
IV.2. Precios.....	19
V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	22
V.3. Cofinanciamiento.....	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	25
VI.1. Accidentes.....	25
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VII. ESTADOS FINANCIEROS.....	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	25
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	28
VII.3. Ratios Financieros.....	29
VIII. CONCLUSIONES.....	31
ANEXOS	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	37



CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados.....	16
CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo).....	17
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo).....	19
CUADRO N° 4: Estado de resultados integrales, 2020-2021	26
CUADRO N° 5: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2020-2021	27
CUADRO N° 6: Gastos administrativos, 2020-2021	27
CUADRO N° 7: Estado de Situación Financiera (en soles), 2020-2021	28
CUADRO N° 8: Ratios de liquidez.....	29
CUADRO N° 9: Ratios de endeudamiento.....	30
CUADRO N° 10: Ratios de rentabilidad.....	31

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2020-2021	13
GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2020-2021.....	14
GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar,.....	14
GRÁFICO N° 4: Movimiento de carga líquida a granel, 2020 – 2021 (Toneladas).....	15
GRÁFICO N° 5: Aportes por regulación, 2020 – 2021.....	22
GRÁFICO N° 6: Valor del PAMO, 2020-2021.....	24
GRÁFICO N° 7: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2021	25

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto	8
ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, por el lado peruano	9



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene busca realizar una evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) durante el año 2021, analizando el comportamiento de las principales variables de la Concesión, tales como: operaciones y tráfico de carga, nivel tarifario, indicadores operativos, inversiones, pagos al estado, indicadores financieros, entre otras.

El 31 de mayo de 2011, 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) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de vigencia de 30 años.

De las ocho concesiones portuarias que operan en el país, esta es la única que es cofinanciada por el Estado. En tal sentido, el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra (PPO) y por mantenimiento y operaciones (PAMO). Los mecanismos de ajustes por estos pagos están previstos en el apéndice 5 del Anexo 19 del Contrato de Concesión.

La Concesión del TPY-NR implica dos fases de inversiones que deben ser desarrolladas por el Concesionario, cuyo monto de inversión referencial asciende a USD 54,63 millones (incluye IGV). La Fase I consiste, entre otras, en la construcción, de un muelle de 120 metros de longitud y de 47 metros ancho (incluye ante muelle de 35 metros), la construcción del atracadero para pasajeros de 10 metros de longitud. Mientras que, en la Fase II, se tiene prevista la construcción de un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros de ancho, la ampliación del área de almacenamiento techado en 5 628 m², la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6 977 m², entre otras.

Entre los hechos relevantes durante el año 2021, podemos indicar que mediante Resolución N° 0034-2021-CD-OSITRAN del 12 de agosto de 2021, se aprobó la desregulación de los servicios especiales de *Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenerizada (llenos y vacíos)*.

A diciembre de 2021, 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 periodo 2017-2021 no se ejecutaron inversiones, dado que aún no se iniciaron 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%, lo cual no ha sido alcanzando al cierre de 2021.

En el transcurso del año 2021 se atendieron 469 naves en el TPY-NR, alcanzando un crecimiento del 13,6% respecto al registrado el año previo, siendo el mes de setiembre de 2021 el que registró la mayor cantidad de naves atendidas, con 50, mientras que el mes de febrero fue el de menor movimiento, con 30 naves.

De otro lado, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga, 21 409 toneladas, se concentró en mercancías del tipo fraccionada (17 104 toneladas) y contenerizada (4 235 toneladas), representando un 80,2% y 19,8% de la carga movilizada por el terminal, respectivamente.

Cabe precisar que el régimen de transporte que se presenta en el TPY-NR es el de cabotaje, siendo el Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU), el terminal del cual mayoritariamente provienen las naves, las cuales se caracterizan por ser en su mayoría del tipo motonave fluvial.

Respecto a las tarifas por el Servicio Estándar a la Nave, estas sufrieron el mayor incremento interanual entre los servicios regulados estándar a la carga (+2.60%), mientras que entre los Servicios Estándar a la Carga, observamos variaciones entre un 2.14% y 2.17%, con la mayor variación en el servicio de Embarque o Descarga de Granel Sólido. En cuanto al servicio de



embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 2.15% en el 2021 respecto al año previo.

Por otro lado, con relación a los pagos al Estado, durante el 2021 el aporte por regulación pagado por el TPY-NR ascendió a S/ 507 199, lo que significó un incremento del 25,5% respecto al año previo, en línea con los mayores ingresos generado por el incremento del tráfico.

Con relación al desempeño operativo, durante el año 2021 se registraron dos accidentes que no tuvieron consecuencias fatales, ocasionando una persona herida y daños materiales. Dicho año no se presentaron reclamos, sanciones administrativas o penalidades al Concesionario.

En lo que respecta a la situación económica-financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que, en el ejercicio 2021, los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 10,6 millones, lo que representó un aumento de 10,9% respecto al año previo; mientras que los costos de servicio de operación y mantenimiento aumentaron en 174,2% y los gastos administrativos aumentaron 23,5%. En cuanto a la utilidad operativa, esta se redujo en 133,3% al pasar de S/ 10,7 millones en el ejercicio 2020 a S/ -3,5 en el 2021, explicada por el mencionado aumento de los costos de servicio de operación y mantenimiento (+S/ 6,5 millones), y la caída de la cuenta diversos, neto (+S/ 7,9 millones) que implicó menores ingresos después de la significativa indemnización al concesionario por un laudo arbitral contra el MTC registrado el año 2020. Así, la empresa ha obtenido una utilidad (pérdida) neta de S/ -3,2 millones, significando un desempeño inferior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de S/ 9,6 millones).

Finalmente, los ratios financieros indican que la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, debido principalmente a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, reducción que se efectuó con recursos propios. Los ratios de rentabilidad disminuyeron debido principalmente a una caída significativa en su utilidad operativa. En términos de liquidez, la empresa muestra una mejora respecto a los resultados del año 2020.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. COPAM es una empresa de propósito especial constituida el 13 de mayo de 2011 con el fin de ejercer todos los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del TPY-NR. La composición accionaria de la empresa no ha cambiado desde su constitución, estando conformada por: la empresa Hidalgo e Hidalgo S.A, con una participación del 35,0%; y la empresa Construcción y Administración S.A., con una participación mayoritaria del 65,0%.
2. La empresa Hidalgo e Hidalgo S.A. se constituyó en Ecuador en 1969, y está dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura. La empresa se desempeña principalmente en obras de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación, puertos, riego y edificaciones. Hidalgo e Hidalgo S.A. también tiene presencia en Ecuador, Colombia Honduras, Bolivia y El Salvador¹.
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, obras viales, de saneamiento e irrigación. Desde el año 2003, esta empresa pertenece al grupo empresarial Hidalgo e Hidalgo S.A. de Ecuador (HeH)².

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 31 de mayo de 2011, el MTC y COPAM suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR. El plazo de vigencia de la concesión es de 30 años, contabilizados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, pudiendo ser suspendido conforme a lo establecido en la Cláusula 4.2 de dicho Contrato.

Cofinanciamiento

5. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado. Al respecto, el Contrato de Concesión establece que el MTC reconocerá al Concesionario: i) el Pago por Obra (PPO) y ii) el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El PPO corresponde a las Obras Mínimas de la Fase I y II y, el PAMO incluye todos los costos de explotación, conservación y reposición para la Concesión.
6. El cálculo del cofinanciamiento se detalla en el apéndice 1 del Anexo 19 del Contrato de Concesión; mientras que los mecanismos de reajuste del PPO y PAMO, están previstos en el apéndice 5 del Anexo 19 del Contrato de Concesión.

Compromisos de inversión

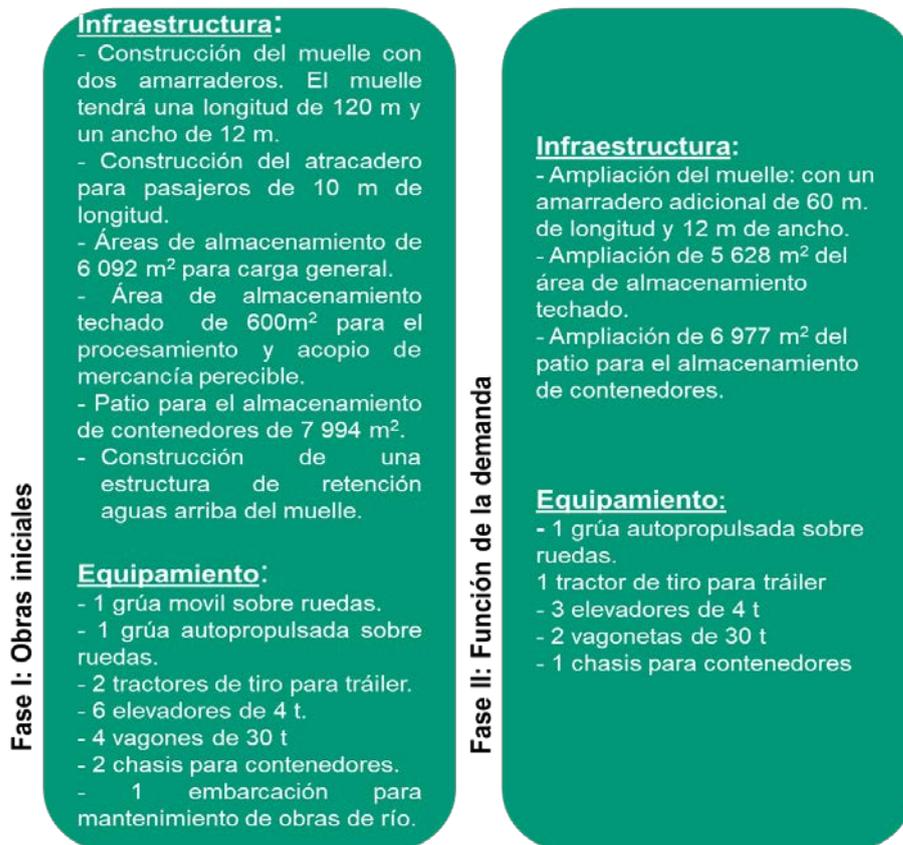
7. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la primera fase de inversiones se realizará durante los primeros cuatro años de la Concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función de la demanda (cuando se alcancen las 600 000 toneladas anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero). A continuación, se detallan las obras a desarrollarse en cada fase.

¹ Ver: <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos> (último acceso: 20 de junio de 2022).

² Ver: <https://www.casacontratistas.com/> (último acceso: 20 de junio de 2020).



ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Al 31 de diciembre de 2021, no se han cumplido las condiciones previstas en el Contrato de Concesión para comenzar con la Fase II.

Régimen tarifario

- 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 partir de la toma de posesión, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, salvo en los servicios de practicaje y remolcaje, para los cuales resulta de aplicación el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán.
- Los procesos de fijación y/o revisión tarifaria de los Servicios Estándar en el TPY-NR serán iniciados por el Ositrán, previa opinión emitida por el Indecopi sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA).
- COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar, la cual será fijada por el OSITRAN utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA.



12. 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 de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el OSITRAN su propuesta de Servicios Especiales 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 está facultado a cobrar un Precio.
13. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años.

Pagos al Estado

14. 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, según lo dispuesto en la Cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

I.3. Área de influencia

15. El TPY-NR 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.

ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, por el lado peruano



Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



16. Según COPAM, en el ámbito de influencia de la Concesión se encuentran diversos puertos de Ecuador (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar) y el puerto de Paíta, ubicados en el océano Pacífico; así como los puertos de Macapá y Belén en Brasil por el océano Atlántico³.

I.4. Principales activos de la Concesión

17. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*⁴, el Concesionario asumió el compromiso de construir el TPY-NR 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 m² para carga general.
 - Área de almacenamiento techado de una superficie de 600 m², para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles.
 - Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 7 994 m².
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 toneladas a 12 m.
 - Una (1) Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad.
 - Un (1) Reach Staker
 - Dos (2) tractores de Tiro para trailer de 30 toneladas (Tracto Camión)

I.5. Hechos de importancia

- **Proyecto de Adena N° 1**
20. En mayo del año 2020 el Concesionario presentó un proyecto de adenda al Concedente. De acuerdo con el Concesionario, el objetivo de este proyecto es corregir la fórmula de ajuste por inflación del PAMO la cual no internaliza la inflación.
21. A diciembre de 2020, este procedimiento se encontraba en la etapa de evaluación conjunta, conforme lo establece el Decreto Legislativo N° 1362 "*Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, y su reglamento*". Durante el 2021, luego de producirse la segunda reunión de evaluación conjunta a inicios de año, el proceso de adenda finalmente concluyó en julio del mencionado año sin lograrse ningún acuerdo. Posteriormente, en agosto de 2021 se inició un procedimiento de trato directo, mismo que tampoco llegó a un acuerdo entre las partes, dándose por terminado en setiembre del mismo año.
- **Procedimientos de desregulación tarifaria**
22. El 9 de junio de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2021-CD-OSITRAN se desestimó la solicitud de desregulación tarifaria presentada por COPAM

³ Ver: <http://www.copam.com.pe/es/areas-de-influencia>

⁴ Un proyecto *Greenfield* es aquel proyecto que se realiza desde cero, o aquel que, contando con infraestructura existente, resulta necesario cambiarla en su totalidad.



respecto del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto brindado en el NTPY-NR⁵.

23. El 12 de agosto de 2021, mediante Resolución N° 0034-2021-CD-OSITRAN, se aprobó la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos).

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo con el 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. De acuerdo a la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, son aquellos servicios portuarios que, durante el periodo de la Concesión, el Concesionario deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende el servicio de embarque y descarga. El servicio de embarque inicia con el ingreso de la carga al TPY-NR y finaliza cuando la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso del servicio 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. 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.

⁵ Con Carta N° 0364-2021-GG-COPAM, recibida el 02 de julio de 2021, el Concesionario presentó recurso de reconsideración contra la citada resolución, siendo finalmente declarado infundado mediante Resolución N° 0033-2021-CD-OSITRAN, de fecha 11 de agosto de 2021.



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.

15. 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 todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o tarifa, según corresponda.

II.3. Servicios No Portuarios

17. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las Inversiones Complementarias⁶. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

18. En el año 2021, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY-NR fue de 21 409 toneladas, concentrándose en mercancías del tipo fraccionada, con 17 174 toneladas (80,2%), y contenerizada, con 4 235 toneladas (19,8%). Este resultado muestra una recuperación interanual del 25,4%, luego que el 2020 se reportara una caída del 15,1% con relación al año 2019.
19. Así mismo, los principales clientes del Concesionario fueron: Joseph SAC, Oriana Contratistas Generales SRL Servicios Generales HYS EIRL, Transmar Cargo ERIL y Truck Diesel Transport SAC que, en conjunto, tuvieron una participación superior al 40,0% con relación al volumen de carga total transportada ese año.

III.2. Tráfico de carga

20. En esta sección se hace una descripción de la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPY-NR durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores, carga fraccionada y líquida a granel.
21. Cabe mencionar que, como el año previo, durante el año 2021 no se registró demanda de servicios estándar de carga sólida a granel, rodante, ni movimiento de pasajeros. En

⁶ 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 Inversiones Adicionales.

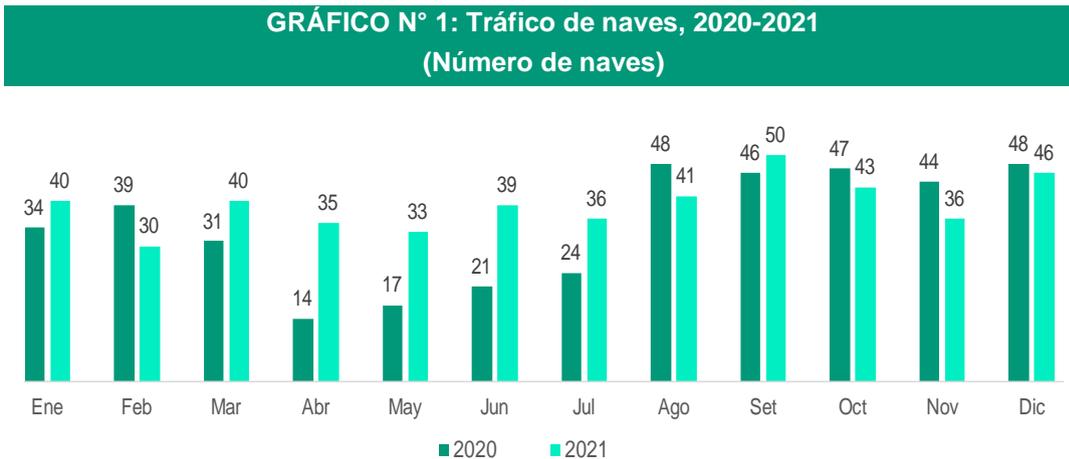
⁷ El Ositrán en ejercicio de su función supervisora, contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



el caso del servicio estándar de carga líquida a granel, esta continuó su tendencia decreciente hasta ser nula el 2021.

a) Servicio estándar a la nave

22. En el año 2021 fueron atendidas 469 naves en el TPY-NR, lo cual significó un incremento del 13,6% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 413 naves. No obstante, el nivel registrado en 2021, aun se ubica un 5,7% por debajo del nivel registrado en 2019 (438 naves). En particular, en el mes de setiembre de 2021 se registró la mayor cantidad de naves atendidas, mientras que en el 2020 fueron los meses de agosto y diciembre los meses de mayor atención, mientras que el mes de febrero fue el de menor movimiento, con 30 naves atendidas.



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

23. Respecto a la capacidad de las naves, considerando como unidad de medida el Arqueo Bruto⁸ de las naves, se observa que, durante el año 2021 las naves que atracaron en el TPY-NR registraron una capacidad promedio de 859,7 TM, superior en un 27,2% a la capacidad promedio registrada en el año 2020 (675,8 TM).

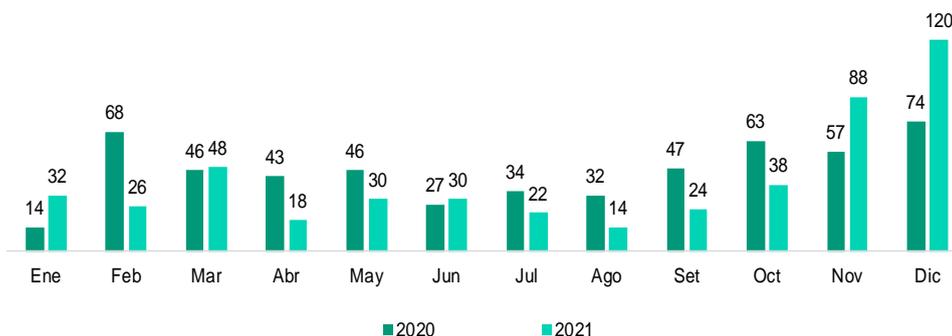
b) Servicio estándar de carga contenedorizada

24. Durante el año 2021, el Concesionario movilizó 490 TEU correspondientes al servicio estándar de carga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó una caída interanual del 11,1%, luego del significativo incremento del 195% registrado el 2020. Cabe precisar que, todas las operaciones con carga contenerizada movilizadas en el TPY-NR correspondieron al régimen de cabotaje.
25. De otro lado, respecto a la participación por tamaño de contenedores, los de 40 pies representaron el 93,7% del total de contenedores movilizadas durante el año 2021 en el TPY-NR, esta participación fue casi idéntica a la registrada en el año anterior (94%). Así mismo, un 79,1% de los TEU movilizadas ducho año fueron contenedores llenos.
26. Respecto a la frecuencia mensual de la carga, se observa que el mes de agosto fue el mes con menor movimiento de carga contenerizada, con 14 TEU (asociado al movimiento de 7 contenedores); mientras que, en diciembre se registró el mayor movimiento, alcanzando los 120 TEU (asociado al movimiento de 60 contenedores).

⁸ De acuerdo con el glosario de términos del sector de Transportes y comunicaciones del año 2009, el arqueo bruto de una nave se refiere al volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes. Ver: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario_Terminos_Mayo_2009.pdf



GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2020-2021 (En TEU)



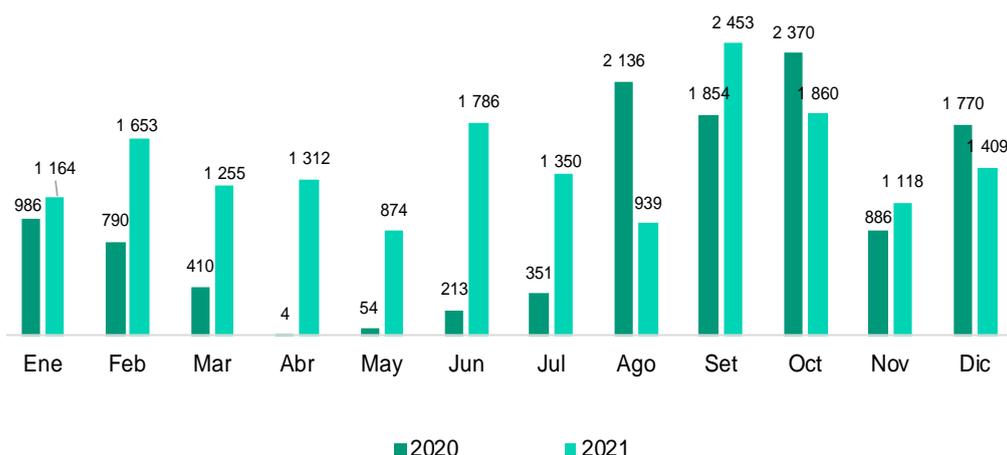
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Servicio estándar de carga fraccionada

27. Con respecto a la carga fraccionada, durante el año 2021 COPAM movilizó 17 174 toneladas bajo las operaciones de cabotaje, equivalente a un importante crecimiento de 45,3% respecto al año 2020 en el que se movilizaron 11 823 toneladas.
28. En el Gráfico N° 3 se muestra la distribución mensual del movimiento de carga para los años 2020 y 2021, destacando que los meses de mayo y agosto del año 2021 registraron los menores movimiento de carga fraccionada, 874 y 939 toneladas, respectivamente. De otro lado, en los meses de setiembre y octubre de 2021 se movilizó la mayor cantidad de carga fraccionada, registrando 2 453 y 1 860 toneladas, respectivamente. Cabe indicar que el 2021 muestra la consolidación de la recuperación iniciada el segundo semestre del 2020 respecto al efecto que tuvo la epidemia del Covid-19.

GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2020-2021 (Toneladas)



Fuente: COPAM

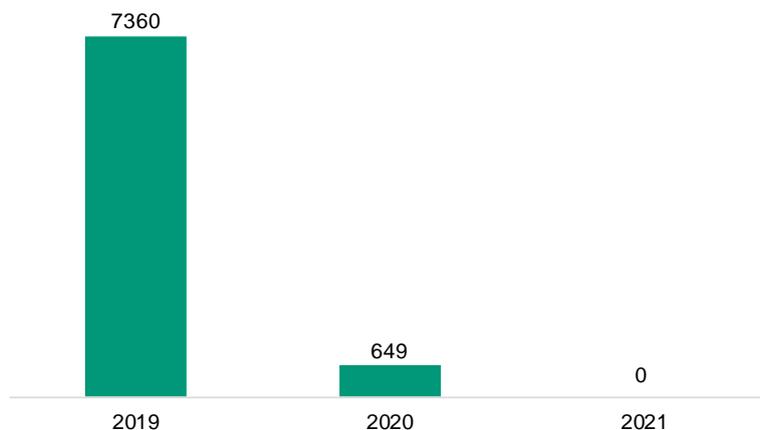
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga líquida a granel

29. Respecto al servicio estándar de carga líquida a granel, durante el año 2021 no se registró movimiento, lo cual muestra, como se observa en el Gráfico 4, una tendencia negativa con relación a este tipo de carga movilizada en el TPY-NR desde el año 2019.



GRÁFICO N° 4: Movimiento de carga líquida a granel, 2020 – 2021
(Toneladas)



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

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

30. Conforme a lo establecido en el 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).
31. Según el Contrato de Concesión, para la fijación de las tarifas de los Servicios Estándar, el Ositrán utilizará la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA del Ositrán.
32. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán 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

- t : Año calendario en el que registró 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-1} : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI disponible al momento de realizar el cálculo.
 IPC_{t-2} : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI con doce (12) meses de anticipación al IPC_{t-1} .
33. El cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.
 34. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas⁹ de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 5 del Contrato de

⁹ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.



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. Este procedimiento finalizó en agosto de 2016 con la aprobación de las tarifas de los Servicios Estándar¹⁰, las cuales fueron calculadas mediante la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*)¹¹.

35. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas de los Servicios Estándar que estuvieron vigentes durante el año 2021 en el TPY-NR. Como se observa, las tarifas por el *Servicio Estándar a la Nave* sufrió el mayor incremento interanual (+2.60%), mientras que entre los *Servicios Estándar a la Carga*, observamos variaciones entre un 2.14% y 2.17%, con la mayor variación en el servicio de *Embarque o Descarga de Granel Sólido*. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 2.15% en el 2021 respecto al año previo.

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados* (En soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2020	2021	Var % 2021/2020
1. Servicio Estándar a la Nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,77	0,79	2,60%
2. Servicios Estándar a la Carga				
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	254,42	259,87	2,14%
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	341,62	348,94	2,14%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	98,28	100,39	2,15%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	117,85	120,37	2,14%
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	17,63	18,01	2,16%
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	79,55	81,25	2,14%
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	17,54	17,92	2,17%
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	9,73	9,94	2,16%
3. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	11,14	11,38	2,15%

* Tarifas vigentes a partir del 1 de enero del 2020 y 2021 respectivamente.

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Por otro lado, en el 2016, se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales¹². Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para 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.

37. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN del 21 de diciembre de 2016, se declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios de *Alquiler de equipos para mejorar la productividad o movimientos adicionales*

¹⁰ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016.

¹¹ 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 TPY-NR, de acuerdo con las definiciones contenidas en el Contrato de Concesión.

¹² Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN.



y personal a la orden. Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, el Regulador realizó la fijación tarifaria de seis servicios especiales bajo la metodología de tarificación comparativa, cuyos valores vigentes en el año 2021 son presentados en el Cuadro N° 2¹³.

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

Concepto	Unidad de cobro	2020	2021	Var % 2021/2020
Almacenamiento Contenedores llenos				
Del día 4 al 10	TEU/día	22,78	23,27	2,15%
Día 11 al 15	TEU/día	24,51	25,04	2,16%
Día 16 en adelante	TEU/día	29,98	30,62	2,13%
Almacenamiento Contenedores vacíos				
Del día 4 al 8	TEU/día	15,73	16,07	2,16%
Día 9 al 15	TEU/día	17,12	17,49	2,16%
Día 16 en adelante	TEU/día	22,39	22,87	2,14%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,96	3,02	2,03%
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,96	3,02	2,03%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	2,96	3,02	2,03%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,96	3,02	2,03%
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,96	3,02	2,03%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,47	3,54	2,02%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)				
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,41	3,48	2,05%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,41	3,48	2,05%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,47	3,54	2,02%
Almacenamiento Carga rodante				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	12,06	12,32	2,16%
Día 9 al 15	Tonelada/día	14,92	15,24	2,14%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	22,97	23,46	2,13%
Almacenamiento Carga peligrosa				
Recargo de carga peligrosa para contenedores ^{1/}	TEU/día	31%	31%	0,00%
Recargo de carga peligrosa fraccionada ^{2/}	Tonelada/día	36%	36%	0,00%
Almacenamiento Carga proyecto				
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día ^{3/}	50%	50%	0,00%
Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies^{4/}				
	Contenedor	412,18	421,01	2,14%
Consolidación/desconsolidación				
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	507,57	518,44	2,14%
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	715,72	731,05	2,14%
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	709,67	724,87	2,14%
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	894,08	913,23	2,14%
Pesaje adicional				
Contenedores	Contenedor	37,79	38,60	2,14%
Carga fraccionada/suelta	Camión	72,06	73,60	2,14%
Colocación/remoción de etiquetas, precintos				
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	33,61	34,33	2,14%
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	33,61	34,33	2,14%
Suministro de energía				
	Contenedor/hora	6,56	6,70	2,13%

^{1/} Aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos.

^{2/} 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 de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹³ Es preciso indicar que, en el mencionado procedimiento de fijación tarifaria se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.



38. Como puede observarse en el Cuadro N° 2, durante el año 2021 las tarifas de los Servicios Especiales del Primer Grupo se incrementaron en casi todos los servicios brindados respecto al año anterior, con excepción del *Almacenamiento Carga peligrosa* y *Almacenamiento Carga proyecto*, que se mantuvieron estables¹⁴. Respecto a los otros servicios, los incrementos se situaron entre los 2.13% y 2.16% , siendo algo menores, entre 2.02% y 2.05%, para los servicios de Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto), Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto) y Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado).
39. De otro lado, en el año 2018 se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de servicios especiales¹⁵. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para 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*, y
 - (xi) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
40. Al respecto, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados embarque y desembarque de carga mixta, estadía en zona de espera, alquiler de espacios en zonas administrativas y provisión de equipo de trimado. En cuanto a los servicios de suministro de agua y suministro de combustibles se indicó que estos se brindaban en condiciones de competencia.
41. En lo que respecta al servicio de provisión de equipamiento, con la finalidad de brindar a los usuarios la información completa acerca del alcance de dicho servicio se consideró necesario renombrar y acotar el alcance del servicio a provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
42. El 07 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó las tarifas de los siguientes servicios especiales a ser brindados en el TPY-NR¹⁶:
- 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

¹⁴ Cabe precisar que si bien las tarifas de los servicios de almacenamiento carga peligrosa y carga proyecto no han variado, en la práctica sí habría variado el pago que realizaría el usuario por almacenar carga peligrosa o de proyecto. Esto debido a que estas tarifas se aplican sobre la base del nivel tarifario del almacenamiento cubierto o descubierto, el cuál sí ha variado.

¹⁵ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN.

¹⁶ 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 de Consejo Directivo 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 la tarifa.



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.
43. 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 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, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas de los servicios de este segundo grupo, que estuvieron vigentes en el año 2021, se muestran en el siguiente gráfico.

CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo) (En Soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2020	2021	Var % 2021/2020
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario				
Grúa de Celosía	Hora	181,65	185,54	2,14%
Grúa Telescópica	Hora	165,97	169,53	2,14%
Reach stacker	Hora	163,66	167,17	2,14%
Montacarga (a la nave)	Hora	177,52	181,32	2,14%
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	96,77	98,84	2,14%
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer				
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	748,04	764,06	2,14%
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	885,23	904,19	2,14%
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 Contenedor		576,46	588,81	2,14%

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Como se observa en el Cuadro N° 3, las tarifas de este segundo grupo presentaron un incremento anual del 2.14% durante 2021.

IV.2. Precios

45. 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.
46. Para lo cual, el Regulador podrá la 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 tarifaria¹⁷.

¹⁷ Cabe señalar que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece el Concesionario antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el Regulador su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el Regulador, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, 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 Ositrán, y no el INDECOPI, es el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia para estos casos.



47. Al respecto, en setiembre de 2020, la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de los servicios especiales de almacenamiento del cuarto día en adelante brindados en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR). Al respecto, el pedido de desregulación presentado comprendió específicamente los servicios de almacenamiento a partir del cuarto día para la carga fraccionada (almacén cubierto y descubierto) y carga en contenedores (llenos y vacíos).
48. Así, luego de evaluar la solicitud presentada, el regulador manifestó no verificarse evidencia de condiciones de competencia en el mercado relevante en el cual la empresa brinda el servicio para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto, mientras que, para el caso de carga fraccionada en almacén descubierto, si se encontraron indicios razonables de la existencia de condiciones de competencia.
49. En ese sentido, en noviembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto y, a su vez, declaró improcedente la solicitud de desregulación tarifaria respecto de los servicios de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto.
50. El 08 de enero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0001-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por COPAM contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN; y, en consecuencia, aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio especial “Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores llenos y vacíos”.
51. Posteriormente, luego de analizar diversa información sobre la existencia de posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio bajo análisis, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2021-CD-OSITRAN del 9 de junio de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la “Propuesta: Desregulación Tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos)”, la cual fue republicada con la finalidad de recibir comentarios de parte de los interesados.
52. Los principales usuarios del servicio bajo análisis son operadores logísticos que transportan productos por encargo de terceras empresas, quienes requieren movilizar carga en contenedores (contenedores llenos) desde Lima hasta Iquitos, y traerlos de regreso en sentido contrario (como contenedores vacíos), considerando dos rutas o ejes multimodales: vía Yurimaguas y vía Pucallpa.
53. Si un usuario del NTPY-NR cuyo punto de origen de su carga es Lima deja de emplear dicho terminal portuario y en cambio empieza a usar el Terminal Portuario de Pucallpa – Logística Peruana del Oriente (TPP-LPO) como punto de conexión con Iquitos, podría obtener un menor costo de transporte, reduciéndose de ese modo su costo de provisión del servicio de transporte de contenedores. Es importante indicar que de acuerdo con LPO, la tasa de ocupación del TPP-LPO se encuentra actualmente alrededor de 50%, con lo cual se concluye que dicho terminal tiene capacidad para almacenar nuevos contenedores.
54. Por tal motivo, resulta razonable esperar que al menos aquellos operadores logísticos para quienes el costo de transporte representa un factor importante o incluso determinante en la elección del puerto, puedan sustituir al NTPY-NR por el TPP-LPO para atender la demanda de transporte de contenedores de sus clientes, siendo por tanto posible sustituir la cadena logística de transporte de contenedores vía Yurimaguas por la otra ruta vía Pucallpa.



55. Considerando lo antes señalado, el 17 de agosto de 2021, mediante Resolución N° 034-2021-CD-OSITRAN, se aprobó la desregulación tarifaria del Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (Llenos y vacíos) brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el NTPY-NR.

V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

V.1. Inversiones

56. Como se ha mencionado, las inversiones en infraestructura se han dividido en dos etapas. La primera etapa 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 m².
- Patio de contenedores de 10 000 m²
- 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 m².
- Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m².

57. Asimismo, las inversiones también comprenden equipamiento portuario, específicamente:

- 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)

58. 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.

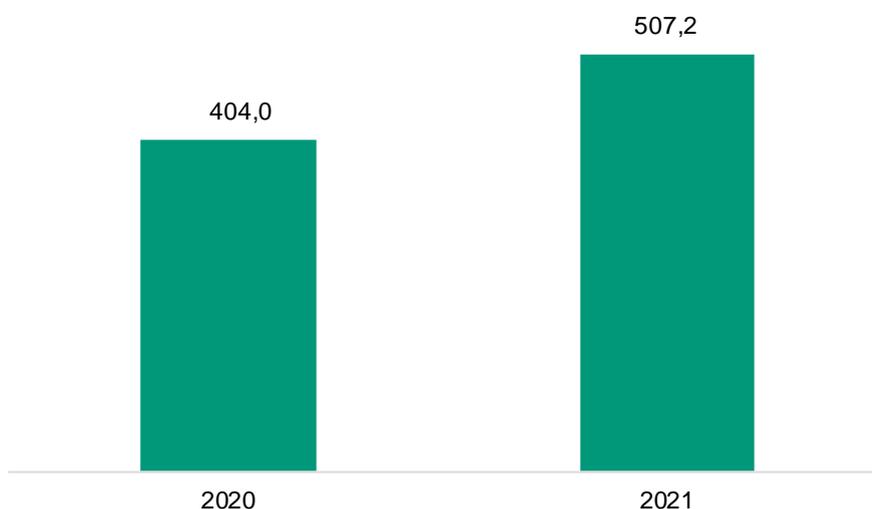


59. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión¹⁸.
60. Al cierre del 2021, las inversiones acumuladas fueron las mismas que en el año 2016; es decir, el Concesionario no ha realizado nuevas inversiones. Por lo indicado, a diciembre de 2021 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas¹⁹.
61. Cabe precisar que para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Asimismo, el Contrato de Concesión señala que la ejecución de las obras y la adquisición del equipamiento de la Fase II deben iniciarse cuando la demanda alcance las 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.

V.2. Pagos al Estado

62. De acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, el Concesionario 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. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917²⁰ y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.
63. Como se observa en el Gráfico N° 5, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 507 199 durante el año 2021, un 25,5% por encima de lo observado el año 2020, cuándo el aporte ascendió a S/ 404 048.

**GRÁFICO N° 5: Aportes por regulación, 2020 – 2021
(Miles de soles)**



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

¹⁸ Se ajustó el monto de compromiso de inversión a razón de la modificación presupuestal de la Fase I.

¹⁹ Es importante señalar que la inversión comprometida (correspondiente a las obras de la Fase I) al 2019 fue de USD 54,6 millones (incluido IGV) la cual fue actualizada con el importe consignado en el presupuesto aprobado en los Expedientes Técnicos de cada Fase.

²⁰ Ley N° 26917, Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.



V.3. Cofinanciamiento

24. Conforme se ha mencionado en secciones previas, la concesión del TPY-NR es cofinanciada; es decir, requiere de un cofinanciamiento por parte del Estado para cubrir el mantenimiento, la operación y las obras. En esa línea, los factores de competencia en el procedimiento de concesión del TPY-NR fueron los menores Pagos por Obras (PPO) y Pagos Anuales por Mantenimiento y Operación (PAMO) que debía hacer el Concedente al Concesionario. Este diseño buscaba que el Estado pague lo menos posible por la construcción y mantenimiento del TPY-NR, y al mismo tiempo se buscaba que ese menor pago sea como resultado de una mayor eficiencia del postor ganador.

Pago por obras (PPO)

64. 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.
65. 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 I ascendió a USD 6,74 millones, los cuales serán cancelados 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 el 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 Concesión²¹.
66. 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 de la Fase I del TPY-NR.

Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)

67. Por su parte, el PAMO constituye el pago anual en dólares que el Estado Peruano realiza a favor del Concesionario 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 PAMO anual asciende a 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.
68. Para la determinación del PAMO anual a ser pagado por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá al PAMO ofertado aquellos ajustes por inflación consignados 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:

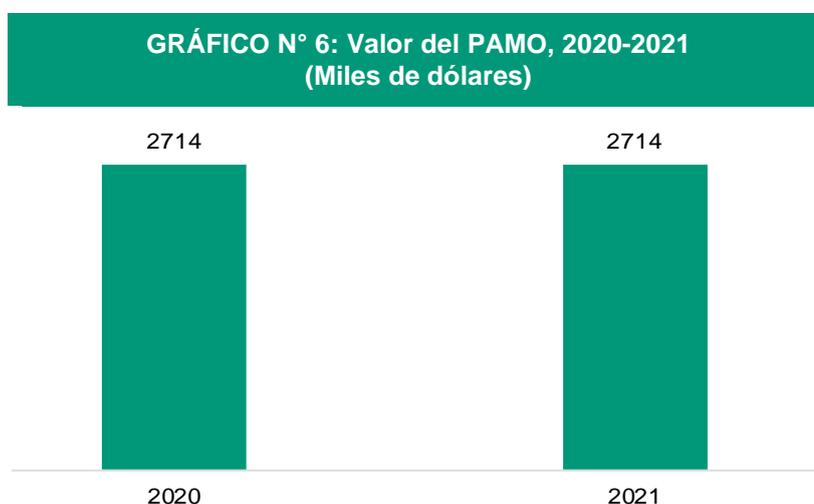
PAMO_x: Importe del PAMO ajustado por el periodo anterior al inicio de Explotación.

²¹ Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM



PAMO _{x-1} :	Importe del PAMO ofertado durante la presentación de la Oferta Económica.
IPC:	Índice General de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
IPC _x :	Registro de este índice disponible al último mes anterior al inicio de Explotación.
IPC _{x-1} :	Registro de este 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 del Contrato de Concesión.
TC _x :	Registro de este Índice disponible al último día hábil del mes anterior al inicio de Explotación.
TC _{x-1} :	Registro de este índice disponible a la fecha de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).
X:	Año 1 de Explotación.

69. Cabe mencionar que, a partir del segundo año del inicio de Explotación de las Obras Mínimas de la Fase 1 de la Concesión, al inicio de cada año de la Concesión, el PAMO se ajustará sobre la base de la fórmula señalada en el punto 3.1.2 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión.
70. Al respecto, el MTC ha venido ajustando el PAMO de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, como se detalla a continuación:
- En el año 2017 el valor del PAMO Ajustado para el primer año de explotación ascendió a USD 2,70 millones (sin IGV), siendo la cuota trimestral de USD 674,16 miles.
 - En el año 2018 (segundo año de explotación) el valor del PAMO ascendió a USD 2,87 millones (sin IGV), cuya cuota trimestral ascendió a USD 718,54 miles (sin IGV), lo cual representa un incremento de 6,6% con relación a la cuota del año anterior.
 - Para el Tercer Año de Explotación (2019), el PAMO ascendió a USD 2,73 millones (sin IGV), con una correspondiente cuota trimestral de USD 681,45 miles, lo que significa una caída del 5,2% respecto del valor del 2018.
 - Para el año 2020, cuarto año de explotación de la Concesión, el valor del PAMO Ajustado ascendía a USD 2,71 millones (sin IGV), siendo la cuota trimestral de USD 678,4 miles; lo cual muestra una reducción de 0,48% con relación al PAMO vigente en el año previo.
 - Finalmente, el año 2021, quinto año de explotación, el PAMO resultó en US\$ 2,71, con una cuota trimestral, similar a la del año previo, de 678,4 miles, creciendo solo un 0,01%.



Fuente: EEEF 2021 de COPAMMTC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

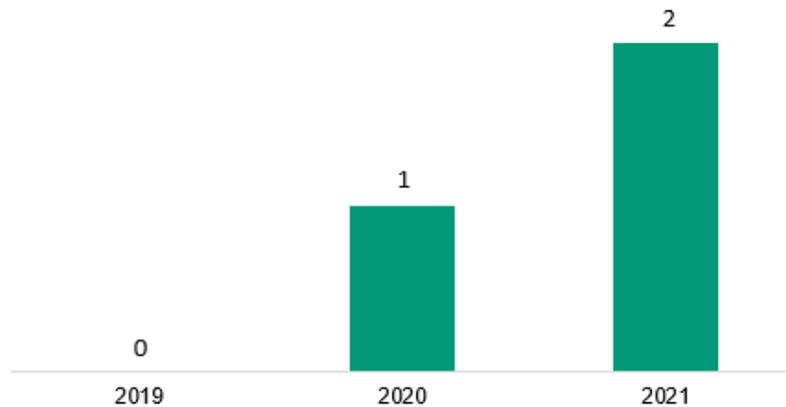


VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

71. Durante el año 2021 se registraron dos (2) accidentes en el TPY-NR, que ocasionaron uno, un herido, y el otro, daños materiales. Como se observa, el número de accidentes se ha incrementado en los últimos dos años en el terminal.

GRÁFICO N° 7: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2021



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

72. Durante el año 2021 se presentó un reclamo contra el Concesionario relacionado a asuntos de facturación o cobro. De otro lado, no se le aplicaron sanciones administrativas o penalidades durante el periodo en mención.²²

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

73. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2020 y 2021 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2020 y 2021 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2021.

²² La penalidad fue confirmada en segunda instancia. Ver Oficio N° 00056-2020-GG-OSITRAN.



CUADRO N° 4: Estado de resultados integrales, 2020-2021 (en soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	10 563 298	9 528 538	100,0%	100,0%	10,9%	1 034 760
Ingresos por servicios especiales	62 512	92 869	0,6%	1,0%	-32,7%	(30 357)
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(10 227 494)	(3 729 985)	-96,8%	-39,1%	174,2%	(6 497 509)
Utilidad bruta	398 316	5 891 422	3,8%	61,8%	-93,2%	(5 493 106)
Gastos administrativos	(4 037 190)	(3 269 835)	-38,2%	-34,3%	23,5%	(767 355)
Diversos, neto	90 707	8 040 121	0,9%	84,4%	-	(7 949 414)
Utilidad operativa	(3 548 167)	10 661 708	-33,6%	111,9%	-133,3%	(14 209 875)
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales	1 937 720	3 463 003	18,3%	36,3%	-44,0%	(1 525 283)
Ingresos financieros		13 958	0,0%	0,1%	-100,0%	(13 958)
Gastos financieros	(2 708 448)	(2 865 224)	-25,6%	-30,1%	-5,5%	156 776
Diferencia de cambio, neta	1 561 544	70 888	15%	1%	2102,8%	1 490 656
Utilidad antes de impuesto a la renta	(2 757 351)	11 344 333	-26,1%	119,1%	-124,3%	(14 101 684)
Impuesto a la renta	(431 950)	(1 709 229)	-4%	-18%	-74,7%	1 277 279
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	(3 189 301)	9 635 104	-30%	101%	-133,1%	(12 824 405)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

74. Durante el ejercicio 2021, se observa que los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 10,6 millones, registrándose un incremento de 10,9% respecto al ejercicio 2020, mientras que los ingresos por servicios especiales, aunque con menor peso en los ingresos, cayeron en un 32,7%. De otro lado, los costos de servicio de operación y mantenimiento crecieron significativamente, registrándose una utilidad bruta de S/ 5,9 millones, bastante menor que la del año anterior (-93,2%). Asimismo, en el ejercicio 2021, la utilidad bruta representó solo el 3,8% de los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2020 había representado el 61,8%.
75. Los gastos de administrativos en 2021 ascendieron a S/ 4,0 millones, representando el 38,2% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2020 estos gastos ascendieron a S/ 3,3 millones, lo que significó un incremento interanual del 23,5%. La menor utilidad bruta en 2021 (S/ -5,5 millones) y el aumento de los gastos administrativos (S/. 767 mil), han tenido como resultado una utilidad operativa de S/ -3,5 millones, equivalente a una caída de S/ 14,2 millones (-133,3%) respecto al ejercicio 2020.
76. Por otro lado, durante el 2021 los gastos financieros representaron el 25,6% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, ascendiendo a S/ 2,7 millones, lo cual representó una reducción de los gastos financieros en S/ 156.8 miles respecto al ejercicio 2020. Finalmente, la utilidad neta ascendió a S/ -3,2 millones, representando una caída del 133,1% (S/ -12,8 millones respecto al ejercicio 2020).
77. En cuanto a los costos de servicios de operación y mantenimiento de la concesión, en el 2021 estos se incrementaron significativamente en un 174,2% (S/ 6,5 millones) con respecto al ejercicio 2020, pasando de S/ 3,7 millones a S/ 10,2 millones.



CUADRO N° 5: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2020-2021 (en soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
Gastos de personal	210 218	255 864	2,1%	6,9%	-17,8%	(45 646)
Servicios prestados por terceros	3 055 465	2 551 669	29,9%	68,4%	19,7%	503 796
Tributo	1 213	1 747	0,0%	0,0%	-	(534)
Otros gastos de gestión	6 911 078	862 775	67,6%	23,1%	701,0%	6 048 303
Provisiones	49 520	57 930	0,5%	1,6%	-14,5%	(8 410)
Total	10 227 494	3 729 985	100,0%	100,0%	174,2%	6 497 509

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

78. En particular, en el ejercicio 2021, los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 3,1 millones, creciendo en 19,7% respecto al ejercicio 2020, y representando el 29,9% de los costos de servicios de operación y mantenimiento. Asimismo, en el ejercicio 2020 los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 2,6 millones, representando el 68,4% del costo de operación total.
79. Los otros gastos de gestión en el ejercicio 2021 ascendieron a S/ 6,9 millones, ocupando el primer lugar en participación sobre los costos de servicios de operación y mantenimiento, con un 67,6% de participación. Respecto al ejercicio 2020, estos gastos se incrementaron S/ 6,0 millones, registrando una significativa tasa de crecimiento del 701,0%.
80. En el ejercicio 2021, los gastos de personal y provisiones ascendieron a S/ 259,7 mil, representando en conjunto el 2,5% de participación sobre los costos de operación totales, mientras que en el ejercicio 2020 dichos gastos ascendieron a S/ 313,8 mil y representaron el 2,4% de los costos de operación totales.
81. En lo que respecta a los gastos administrativos, durante el 2021 estos resultaron S/ 4,1 millones, significando un incremento de S/ 767,3 mil (+23,5%) con respecto al ejercicio 2020. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos de administración para los años 2021 y 2020:

CUADRO N° 6: Gastos administrativos, 2020-2021 (en soles)

	2021	2020	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas de personal	1 858 425	1 521 016	46,0%	46,5%	22,2%	337 409
Servicios prestados por terceros	1 243 298	738 861	30,8%	22,6%	68,3%	504 437
Consumo de combustible	545 514	415 446	13,5%	12,7%	31,3%	130 068
Depreciación	254 897	462 684	6,3%	14,2%	-44,9%	(207 787)
Otros gastos	135 056	131 828	3,3%	4,0%	2,4%	3 228
Total	4 037 190	3 269 835	100,0%	100,0%	23,5%	767 355

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

82. La principal partida que integra los gastos administrativos continúa siendo la de cargas de personal, la cual en el 2021 ascendió a S/ 1,9 millones, representando el 46,0% del total de gastos administrativos de dicho ejercicio, y registrando una reducción de S/ 337 mil (22,2%) respecto al ejercicio 2020.



83. La segunda partida de mayor participación que integra los gastos de administrativos es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2020 ascendió a S/ 1,2 millones, representando un 30,8% de los gastos administrativos totales, incrementándose S/ 504,4 mil (+68,3%) respecto al registro de este gasto en el ejercicio 2020.
84. En el ejercicio 2021, el consumo de combustible, depreciación y otros gastos ascendieron a S/ 935 miles, representando en conjunto el 23,2% de participación sobre los gastos administrativos totales, e implicando una caída de S/ 75 mil respecto al ejercicio 2020. Cabe indicar que en el ejercicio 2020, dichos conceptos tuvieron una participación de 30,9% sobre los gastos administrativos totales.
85. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, durante el 2021, la empresa ha obtenido una utilidad (pérdida) neta de S/ -3,2 millones, significando un desempeño inferior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de S/ 9,6 millones), debido principalmente a una caída significativa en su utilidad operativa, explicada por: i) un aumento de los costos de servicio de operación y mantenimiento (+S/ 6,5 millones), y ii) la caída de la cuenta diversos, neto (+S/ 7,9 millones) que implicó menores ingresos después de la significativa indemnización al concesionario por un laudo arbitral contra el MTC registrado el año 2020.

VII.2. Estado de Situación Financiera

86. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2020 y 2021:

CUADRO N° 7: Estado de Situación Financiera (en soles), 2020-2021

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	14 088 169	48 261 484	PASIVO CORRIENTE	1 802 940	32 868 307
Efectivo	8 216 134	4 184 681	Cuentas por pagar comerciales	559 301	360 846
Fondos sujetos a restricción	671 125	684 174	Cuentas por pagar a partes relacionadas	524 195	31 303 056
Cuentas por cobrar comerciales	3 094 560	33 072 429	Otras cuentas por pagar	719 444	1 204 405
Cuenta por cobrar a partes relacionadas	78 354	30 525			
Otras cuentas por cobrar	1 524 883	9 880 623	PASIVO NO CORRIENTE	-	151 136
Gastos pagados por anticipado	503 113	409 052	Pasivos por arrendamientos	0	151 136
ACTIVO NO CORRIENTE	308 527	541 016	TOTAL PASIVO	1 802 940	33 019 443
Otras cuentas por cobrar	0	83 452	PATRIMONIO NETO	12 593 756	15 783 057
Activo diferido por impuesto a las ganancias	37 588	48 886	Capital social	12 000 000	12 000 000
Activos por derecho de uso	132 367	264 734	Reserva legal	378 306	378 306
Instalaciones, unidades de transporte y equipo, neto	138 572	143 944	Resultados acumulados	215 450	3 404 751
Intangibles neto	0	0	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	14 396 696	48 802 500
TOTAL ACTIVO	14 396 696	48 802 500			

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

87. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que en el ejercicio 2021 el activo total se redujo en S/ 34,4 millones (-70,5%) respecto al ejercicio 2020, pasando de S/ 48,8 millones a S/ 14,4 millones. Esto se explica por la disminución en S/ 34,2 millones del activo corriente, en particular, debido fundamentalmente a una disminución de las cuentas por cobrar comerciales en 90,6%, que pasaron de S/ 33,0 millones a S/ 3,1 millones (relacionado a la caída de la retribución por la culminación de las obras de la



Fase I del NTPY), y a una reducción en 97% de la cuenta otras cuentas por cobrar, que pasó de S/ 9,9 millones a S/ 1,5 millones, relacionado, principalmente, al valor de la indemnización del laudo arbitral con el MTC registrada al año 2020.

88. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2021, este ascendió a S/ 1,8 millones, representando una disminución de S/ 31,2 millones (-94,5%) respecto al ejercicio 2020, dicha disminución se explica por una disminución del pasivo corriente de S/ 32,1 millones (-94,5%) asociado a una disminución de S/ 30,8 millones (-98,3%) de las cuentas por pagar a partes relacionadas.
89. En el caso del patrimonio de la Concesión, este asciende a S/ 12,6 millones en el ejercicio 2021, representando una caída de S/ 3,2 millones (-20,2%), respecto al ejercicio 2020, causada a la caída equivalente en los resultados acumulados, de S/. 3,4 millones a S/. 215 miles. Asimismo, en el ejercicio 2021 el patrimonio neto representó el 87,5% del activo total, mientras que en el ejercicio 2020 dicho porcentaje fue de 32.3%, con lo cual se concluye que hay una mejora en los niveles de solvencia de la empresa.
90. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2020, la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, esta situación se debe principalmente a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, reducción que se efectuó con recursos propios.

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

91. En el ejercicio 2021, la empresa elevó sus ratios de liquidez muy por encima a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²³ y prueba ácida²⁴, lo que refleja que los recursos de corto plazo (activo corriente) de la empresa cubren holgadamente sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Así mismo, en términos de liquidez absoluta²⁵, en el ejercicio 2021 el ratio es fue superior a 1, lo cual indica que el nivel de caja bancos de la empresa, a diferencia del 2022, cubre el pasivo corriente.

CUADRO N° 8: Ratios de liquidez

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	7,81	1,47
Prueba ácida	7,53	1,46
Liquidez absoluta	4,56	0,13

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

92. Específicamente, se aprecia del cuadro anterior que los ratios de liquidez clásica y prueba ácida han aumentado respecto al ejercicio 2020, así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,47 a 7,81, y el ratio de prueba ácida aumentó de 1,47 a 7,53, de esta forma, en el ejercicio 2021 por cada sol de pasivo corriente existen S/ 7,53 de activo corriente como respaldo. Asimismo, en el ejercicio 2021, el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,13 a 4,56, debido tanto a un aumento del activo corriente, como la caída del pasivo corriente.

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

93. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: deuda – patrimonio²⁶, endeudamiento del activo²⁷, e índice de solvencia²⁸, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello se ha incrementado su nivel de solvencia. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de calidad de la deuda²⁹, se evidencia una equivalencia entre el pasivo corriente y el pasivo total en el ejercicio 2021.

CUADRO N° 9: Ratios de endeudamiento		
Ratios	2021	2020
Deuda - patrimonio	0,1	2,1
Endeudamiento del activo	12,5%	67,7%
Calidad de la deuda	100,0%	99,5%
Índice de solvencia	7,99	1,48

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

94. El ratio deuda – patrimonio, muestra para el ejercicio 2021 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 0,1 de deuda, mientras que en el ejercicio 2020 dicho ratio fue de 2,1, es decir, por cada sol de patrimonio corresponde S/ 2,1 de deuda, denotando, como en el 2020, una disminución en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
95. El ratio endeudamiento del activo también disminuye en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020. En particular, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 12,5% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2020 el valor de este ratio es de 61,7%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
96. El ratio de calidad de la deuda muestra que, para el ejercicio 2021, el 100% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), siendo que este indicador fue de 99,5% en el ejercicio 2020, lo cual refleja el endeudamiento de corto plazo se mantiene cerca de su nivel máximo.
97. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 7,99 de activo total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa), considerando que para el ejercicio 2020 este indicador es de 1,48, puede concluirse que en el ejercicio 2021 la empresa disminuyó su nivel de endeudamiento significativamente, al aumentar la relación activo total sobre pasivo total.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

98. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³⁰ disminuyó considerablemente desde un 61,8% en 2020 a 3,8% en el 2021. Respecto al margen operativo³¹, este cayó de 111,9% en el 2020 a -33,6% en el 2021, debido principalmente a una caída significativa en su utilidad operativa, explicada fundamentalmente por: i) un aumento de los costos de servicio de operación y mantenimiento (+S/ 6,5 millones), y ii) la caída de la cuenta diversos, neto (-S/ 7,9 millones).

²⁶ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³⁰ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³¹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



CUADRO N° 10: Ratios de rentabilidad

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	3,8%	61,8%
Margen Operativo	-33,6%	111,9%
Margen Neto	-30,2%	101,1%
Margen EBITDA	-31,8%	113,9%
ROE	-25,3%	61,0%
ROA	-22,2%	19,7%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

99. De igual forma, el margen neto³² ha presentado un empeoramiento entre el 2020 y 2021. En particular, en 2020 fue de 101,1%, mientras que en el 2021 fue de -30,2%, indicando que en 2021 por cada S/ 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtuvo S/ -30,2 de utilidad (pérdida) neta, explicándose esta caída principalmente por el mencionado deterioro de la utilidad operativa.
100. El margen EBITDA³³ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2021, el margen de EBITDA fue de -31,8%, mientras que en el ejercicio 2020 fue de 113,9%, lo que permite concluir que el margen de EBITDA ha representado una disminución asociada al deterioro de la utilidad operativa.
101. De otro lado, el ROE³⁴ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, por lo que, revisando la situación de la empresa se aprecia que en el ejercicio 2021 empeora respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene un utilidad (pérdida) neta de S/ - 25,3, mientras que, en el ejercicio 2020, por cada S/ 61 de patrimonio se obtiene una utilidad de S/ 61, explicándose la caída de este indicador en el resultado de la utilidad neta.
102. De la misma forma, el ROA³⁵ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, siendo que este indicador también presenta una caída, desde 19,7 en 2020, a -22,2% en el 2021, debido a la utilidad (pérdida) neta registrada en el ejercicio.

VIII. CONCLUSIONES

103. El informe de desempeño del año 2021 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, presenta las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2021 fueron atendidas 469 naves en el TPY-NR, lo cual significó un incremento del 13,6% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 413 naves. En particular, en el mes de setiembre de 2021 se registró la mayor cantidad de naves atendidas, mientras que en el 2020 fueron el meses de agosto y diciembre los meses de mayor atención.
 - (ii) En el año 2021, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY NR fue de 21 409 toneladas, concentrándose en mercancías del tipo fraccionada, con 17 174 toneladas (80,2%), y contenerizada, con 4 235 toneladas (19,8%). Este resultado muestra una recuperación interanual del 25,4%, luego que el 2020 se reportara una caída del 15,1% con relación al año 2019.

³² Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (iii) Al cierre del 2021, las inversiones acumuladas fueron las mismas que en el año 2016; es decir, el Concesionario no ha realizado nuevas inversiones. Por lo indicado, a diciembre de 2021 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas.
- (iv) Respecto a los pagos al Estado, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 507 199 durante el año 2021, un 25,5% por encima de lo observado el año 2020, cuándo el aporte ascendió a S/ 404 048.
- (v) En el ámbito financiero, la empresa ha obtenido una utilidad (pérdida) neta de S/ - 3,2 millones, significando un desempeño inferior al obtenido en el ejercicio anterior debido principalmente a una caída significativa en su utilidad operativa, explicada por: un aumento de los costos de servicio de operación y mantenimiento y la caída de la cuenta diversos, neto que implicó menores ingresos después de la significativa indemnización al concesionario por un laudo arbitral contra el MTC registrado el año 2020.
- (vi) La situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, debido principalmente a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, reducción que se efectuó con recursos propios. Los ratios de rentabilidad disminuyeron debido principalmente a una caída significativa en su utilidad operativa. Finalmente, en términos de liquidez, la empresa muestra una mejora respecto a los resultados del año 2020.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN 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
6	Tipo de Contrato	DBFOT: diseño, financiación, construcción, operación y transferencia	Cláusula 2.4
7	Capital mínimo	S/. 12 000 000,00.	Cláusula 3.3
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"> ▪ Garantía inicial: desde la fecha de suscripción del contrato hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: USD 3 774 927,00. ▪ Antes del inicio de ejecución de la Fase I, 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. ▪ Antes del inicio de ejecución de la Fase II, 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. 	Cláusula 10.2
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. 	Cláusula 10.1
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 10.3



11	Compromiso de inversión	<p>La inversión referencial proyectada sin IGV por fases es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Fase I: USD 25,5 millones ▪ Inversión Fase I ajustada: USD 36,1 ▪ Inversión Fase II: USD 18,5 millones ▪ Inversión Total: USD 37,1 millones ▪ Inversión Total Proyectada: USD 54,6 millones 	Anexo 9
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras mínimas: <ul style="list-style-type: none"> - <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. - <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. 	Anexo 9
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
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ 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). 	Cláusula 16.11 Cláusula 16.12
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 1 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 1 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 1 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (entre 4 y 5 UIT). - Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA). - Garantías (4 y 10 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 1 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (1 y 3 UIT). ▪ Potestad de supervisión (10 UIT). 	Anexo 17
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - 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
17	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a los Servicios Estándar. 	Cláusula 9.15 Cláusula 9.16 Cláusula 9.18



		<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente con opinión del Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuestos, resultante del ejercicio. 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. ▪ 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. 	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Anexo 21
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. 	Cláusula 8.12 Cláusula 8.13
20	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ <u>Amarradero multipropósito:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para barcasas y chatas: <ul style="list-style-type: none"> o Carga general: 80 toneladas por hora. o Contenedores: 12 contenedores por hora. - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para motonaves y motochatas: <ul style="list-style-type: none"> o Carga general: 20 toneladas por hora. ▪ <u>Tiempo de recepción y entrega de mercancía:</u> <ul style="list-style-type: none"> - No deberá exceder los 30 minutos en cada uno de los casos. Así como no podrá ser superior a 20 minutos en promedio trimestral. 	Cláusula 8.17 Anexo 3
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. ▪ El Concesionario, a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula: $T_t = T_{t-1} * (IPC_{t-1}/IPC_{t-2})$ 	Cláusula 9.5 Cláusula 9.6 Cláusula 9.7



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">▪ Servicios a la Nave.▪ Servicios a la Carga:<ul style="list-style-type: none">- Fraccionada.- Rodante.- Solida a Granel.- Liquida a Granel.- Contenedor con carga de 20 pies.- Contenedor vacío de 20 pies.- Contenedor con carga de 40 pies.- Contenedor vacío de 40 pies.▪ Servicios a los pasajeros.	Anexo 5
23	Cofinanciamiento	<p>El Concedente reconocerá el pago de los siguientes conceptos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pago por Obra (PPO)• Pago anual de mantenimiento y operación (PAMO) <p>El procedimiento de pago de ambos conceptos se encuentra regulado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.</p>	Cláusula 9.9



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma

Modalidad de concesión	Cofinanciada
Plazo de concesión	30 años
Periodo	2016-2021

Tráfico

Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019	2020	2021
Tráfico de naves	Unidades	148	520	438	413	469
Carga por tipo de operación:						
Exportación	Toneladas					
Importación	Toneladas					
Cabotaje	Toneladas	16 800	86 700	20 114	17 068	21 409
Transbordo	Toneladas					
Carga por tipo de producto:						
Contenedorizada	Toneladas	203	528	1 464	4 596	4 235
Fraccionada	Toneladas	15 689	85 475	11 289	11 823	17 174
Graneles líquidos	Toneladas	884		7 360	649	
Graneles sólidos	Toneladas					
Rodante	Toneladas	24				
Contenedores	Unidades	11	52	99	284	253
	TEU	18	89	187	551	490

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 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 Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martin Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante