



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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 2019: 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 concesionadas, 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	10
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales	11
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	14
IV.1. Tarifas	14
IV.2. Precios	19
V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado	21
V.3. Cofinanciamiento	22
VI. ESTADOS FINANCIEROS	23
VI.1. Estado de Resultados Integrales	23
VI.2. Estado de Situación Financiera	25
VI.3. Ratios Financieros	26
VII. CONCLUSIONES	29
ANEXOS	30
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	30
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	34



CUADROS

CUADRO N° 1: TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS, 2019.....	16
CUADRO N° 2: TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES REGULADOS (PRIMER GRUPO), 2019 ...	17
CUADRO N° 3: TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES REGULADOS (SEGUNDO GRUPO), 2019	19
CUADRO N° 4: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	24
CUADRO N° 5: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (EN SOLES).....	25
CUADRO N° 6: RATIOS DE LIQUIDEZ	26
CUADRO N° 7: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO	27
CUADRO N° 8: RATIOS DE RENTABILIDAD	28

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES, 2018 – 2019	13
GRÁFICO N° 2: MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN SERVICIO ESTÁNDAR,	13
GRÁFICO N° 3: MOVIMIENTO DE CARGA FRACCIONADA EN SERVICIO ESTÁNDAR,	14
GRÁFICO N° 4: APORTES POR REGULACIÓN,.....	21
GRÁFICO N° 5: VALOR DEL PAMO	23

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: ETAPAS DEL PROYECTO	7
ILUSTRACIÓN 2: ÁREA DE INFLUENCIA DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA	10



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) durante el año 2019. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otras.

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

A diferencia de otras concesiones portuarias, esta tiene la particularidad de ser cofinanciada por el Estado. En tal sentido, el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra y por mantenimiento y operaciones. Los mecanismos de ajustes por estos pagos están previstos en el Anexo 19 apéndice 5 del Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR entre el MTC y la empresa COPAM (en adelante, el Contrato de Concesión).

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

A diciembre de 2019, 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 2017-2019 no se ejecutaron inversiones, dado que aún no se inician las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 toneladas métricas anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.

Durante el año 2019, en el TPY-NR fueron atendidas 438 naves, reduciéndose un 15,8% respecto al año anterior. En cuanto al tipo de naves atendidas, el 55,7% fueron motonaves fluviales, 16,7% artefactos fluviales, 15,5% empujadores fluviales y 12,1% botes fluviales.

Para el año 2019, en el TPY-NR la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga (20,1 mil toneladas) se concentró únicamente en mercancías del tipo fraccionada (11,3 mil toneladas), líquida a granel (7,4 mil toneladas) y contenedorizada (1,5 mil toneladas), las cuales representaron el 56,1%, 36,6% y 7,3% del total de carga movilizada por el terminal, respectivamente.

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

En lo que concierne a las tarifas del TPY-NR, en agosto de 2016, se aprobaron las tarifas de los servicios regulados, las cuales estuvieron vigentes al cierre de 2019. Posteriormente, se determinaron las tarifas de un primer y segundo grupo de servicios especiales. Respecto a las variaciones de las tarifas en el 2019, el mayor crecimiento interanual se registró en el Servicio a la nave por uso o alquiler de amarradero, el que tuvo un crecimiento del 2,7% respecto al año previo.

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



En cuanto a los Servicios Estándar a la Carga de contenedores llenos (embarque o descarga) de 20 y 40 pies, estos registraron crecimientos del 2,17% en 2019, respecto a las tarifas del año previo; mientras que el servicio a contenedores vacíos de 20 y 40 pies, crecieron un 2,17% y 2,16%, respectivamente. Asimismo, las tarifas para Embarque o Descarga de Carga Fraccionada, Rodante, Sólida y Líquida, registraron crecimientos del 2,18%, 2,17%, 2,20% y 2,14%, respectivamente. Finalmente, en lo que respecta a los Servicios Estándar de Embarque o Descarga de pasajeros, las tarifas crecieron un 2,15% respecto a las vigentes durante el año previo.

En lo relativo a la evolución de los volúmenes de servicios asociados al almacenamiento, estos registraron crecimientos que oscilaron entre un 2,05% y 2,14%. Así mismo, los servicios de Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies, Consolidación/desconsolidación, Pesaje adicional y de Colocación/remoción de etiquetas, precintos, mostraron tasas de crecimiento de entre el 2,12% y 2,13%. Finalmente, el servicio de Suministro de energía creció un 2,17% respecto al año previo.

Por otro lado, con relación a los pagos al Estado, durante el 2019 el aporte por regulación pagado por el TPY-NR ascendió a S/ 389,1 mil, lo que significó un incremento del 0.3% respecto al año previo.

Con relación a los niveles de servicio, durante 2019, el Concesionario no ha registrado incumplimientos en el tiempo de entrega y recepción de la mercancía. Sin embargo, en lo que respecta al rendimiento de la carga general y contenedorizada la Concesión ha mostrado para los tres primeros trimestres del año 2018 valores por debajo de los valores mínimos requeridos Cabe señalar que, durante 2018, no se registraron accidentes en la Concesión, ni se han presentado reclamos con relación a los servicios brindados por el Concesionario. Asimismo, el Ostrán no ha impuesto sanciones o penalidades al Concesionario.

Finalmente, en lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2019 los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 9,1 millones, cayendo 3,5% respecto al año previo; mientras que los costos de servicio de operación y mantenimiento y los gastos administrativos disminuyeron en 12,7% y 3%, respectivamente, lo que ha permitido obtener una utilidad operativa de S/ 1,9 millones, representando un incremento de 6,5% respecto al ejercicio anterior.

Con relación a los ingresos financieros, estos ascendieron a S/ 10,5 mil en el 2019 (0,1% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento), lo cual representó un importante incremento de 326% con relación al año anterior; mientras que los gastos financieros (50,2% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento), ascendiendo a S/ 4,6 millones, lo cual representó una reducción de 23,4% (S/ 1,4 millones) respecto al ejercicio anterior. De este modo, la utilidad neta ascendió a S/ 720 mil, representando un importante incremento con relación al año anterior en que se registraron pérdidas de S/ 4 092. En síntesis, la situación financiera de la empresa mejoró en términos de solvencia, principalmente debido a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas con recursos propios, permitiendo a su vez reducir los gastos financieros e incrementar la utilidad neta.



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 propósito de ejercer todos los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del TPY-NR. A diciembre de 2019, se mantiene la misma composición accionaria que se tuvo desde la adjudicación de la Concesión, contando con dos accionistas: la empresa Hidalgo e Hidalgo S.A, que cuenta con el 35,0% de las acciones y la empresa Construcción y Administración S.A. que tiene la participación mayoritaria, con el 65,0% de las acciones.
2. Hidalgo e Hidalgo S.A. es una empresa constituida en Ecuador en 1969, dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura. La empresa trabaja en obras principalmente en las áreas de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación, puertos, riego y edificaciones².
3. Construcción y Administración S.A. es una empresa domiciliada en el Perú, dedicada a edificaciones privadas y públicas, construcción de urbanizaciones y conjuntos residenciales, y obras viales, de saneamiento e irrigación. Desde el año 2005, la empresa pertenece al grupo empresarial Hidalgo e Hidalgo S.A. de Ecuador (HeH), contando con presencia en Ecuador, Perú, Panamá, Honduras y Colombia³.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR entre el MTC y COPAM por un plazo de vigencia de 30 años, contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

Compromisos de inversión

5. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. Así, se tiene previsto una primera fase de inversiones se realizará durante los primeros cuatro (4) años de la Concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función de la demanda. A continuación se detalla las obras a desarrollar en cada fase.

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



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

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



6. Por su parte, conforme el Anexo N° 9 del Contrato de Concesión, durante la primera fase el Concesionario también deberá invertir en equipamiento portuario. En particular, el siguiente:
- Una Grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 Ton a 12 m.
 - Una Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30tn 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
 - (2) chasis para contenedores,
 - Una (1) embarcación para mantenimiento de obras de río y
 - Otros equipos accesorios para manejo carga.

Régimen tarifario

7. 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.
8. Los procesos de fijación y/o revisión tarifaria en el TPY-NR serán iniciados por el Ositrán, previa opinión emitida por INDECOPI sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA). Ello con excepción de los procesos de fijación tarifaria Servicios Especiales, pues en virtud de lo establecido la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión⁴, en caso el Concesionario solicite la prestación de tales servicios, es el Regulador, y no INDECOPI, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia.
9. COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar, la cual será fijada por el Ositrán utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA⁵.
10. 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 Ositrán 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.
11. 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.

⁴ “9.3 Por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud del Usuario, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, 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 Reglamento de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un precio.

(...)”

⁵ Es importante precisar que de acuerdo con la Resolución N° 072-2015-CD-OSITRAN se establece que la metodología a utilizar para la fijación de los servicios estándar es la de *benchmarking* toda vez que es la más adecuada dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión.



12. Por su parte, a partir del quinto año de la Concesión, COPAM reajustará anualmente las tarifas de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

- t : Año calendario en el que regirá el ajuste.
- T_t : Tarifa vigente al inicio del año calendario t .
- T_{t-1} : Tarifa establecida al inicio del año calendario $t-1$.
- IPC_{t-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} .
13. El cálculo del reajuste anual de las tarifas deberá realizarse durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.

Cofinanciamiento

14. La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión es la cofinanciada por el Estado de la República del Perú. El Contrato de Concesión establece que el MTC reconocerá los siguientes pagos al Concesionario: i) Pago por Obra (PPO) y ii) Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO). El PPO corresponde a las Obras Mínimas de la Fase I y II y, el PAMO incluye todos los costos de explotación, conservación y reposición para la Concesión.
15. El cálculo del cofinanciamiento se detalla en el Anexo 19 apéndice 1 del Contrato de Concesión; mientras que los mecanismos de reajuste del PPO y PAMO, están previstos en el Anexo 19 apéndice 5 del Contrato de Concesión.

Pagos al estado

16. Finalmente, el Concesionario deberá pagar al Regulador el *Aporte por Regulación* establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, que equivale a 1% del total de ingresos facturados.

1.3. Área de influencia

17. 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



Fuente: Portal web del concesionario. http://www.copam.com.pe/es/pv_areas.php

18. 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 Paita, ubicados en el océano Pacífico; así como los puertos de Macapá y Belén en Brasil por el océano Atlántico⁶.

I.4. Principales activos de la Concesión

19. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*⁷, el Concesionario asumió el compromiso de construir el TPY-NR antes de iniciar la explotación de la Concesión.
20. 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.
21. En cuanto a las inversiones en equipamiento portuario, los principales activos de la Concesión son:
- Una (1) Grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 T a 12 m.
 - Una (1) Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 T capacidad.
 - Un (1) Reach Staker
 - Dos (2) tractores de Tiro para trailer de 30 T (Tracto Camión)

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro

⁶ Ver: <http://www.copam.com.pe/es/areas-de-influencia>

⁷ Un proyecto *Greenfield* es aquel proyecto que se realiza desde cero, o aquel que contando con infraestructura existente, resulta necesario cambiarla en su totalidad.



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 comprenden en el servicio de embarque, desde que la carga ingresa al TPY-NR hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.
14. El Concesionario no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional. Los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios estándar en función a la nave:

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

b) Servicios estándar en función a la carga:

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

c) Servicio estándar en función al pasajero:

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

Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

II.2. Servicios especiales

15. 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

16. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las Inversiones Complementarias⁸. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

17. Para el año 2019, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY-NR (20,1 mil toneladas) se concentró únicamente en mercancías del tipo fraccionada (11,3 mil toneladas), líquida a granel (7,4 mil toneladas) y contenedorizada (1,5 mil toneladas), las cuales representaron el 56,1%, 36,6% y 7,3% del total de carga movilizada, respectivamente. En 2018, la carga atendida por el Concesionario alcanzó las 8,7 mil toneladas, lo que implicó que durante el año 2019 se registrara un crecimiento del 131,2% en este indicador.
18. En el 2019, las principales empresas de transporte marítimo que demandaron los servicios del TPY-NR fueron la agencia fluvial Agencia Naviera Yurimaguas E.I.R.L., Agencia Fluvial Dos Mil E.I.R.L., Agencia Naviera Pirámide E.I.R.L. y Agencia Fluvial Carolina E.I.R.L.

III.2. Tráfico de carga

19. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPY-NR durante 2019, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁹. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores y servicios estándar de carga fraccionada.
20. Cabe mencionar que durante 2019, la carga movilizada en el terminal ascendió a 20 113 toneladas, de las cuales el 56,1% correspondió a piezas sueltas, 36,6% a carga líquida a granel y 7,3% a carga contenedorizada. Dicho año, no se registró demanda de servicios estándar de carga sólida a granel y rodante, ni movimiento de pasajeros.

a) Servicio estándar a la nave

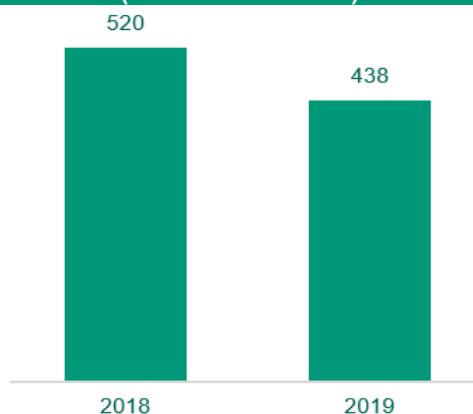
21. Durante 2019, se atendieron 438 naves, lo cual significó una caída del 15,8% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 520 naves. En cuanto a la distribución del tipo de naves atendidas en el 2019, el 55,7% fueron motonaves fluviales, 16,7% artefactos fluviales, 15,5% empujadores fluviales y 12,1% botes fluviales.

⁸ 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.

⁹ 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.



**GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2018 – 2019
(Número de naves)**



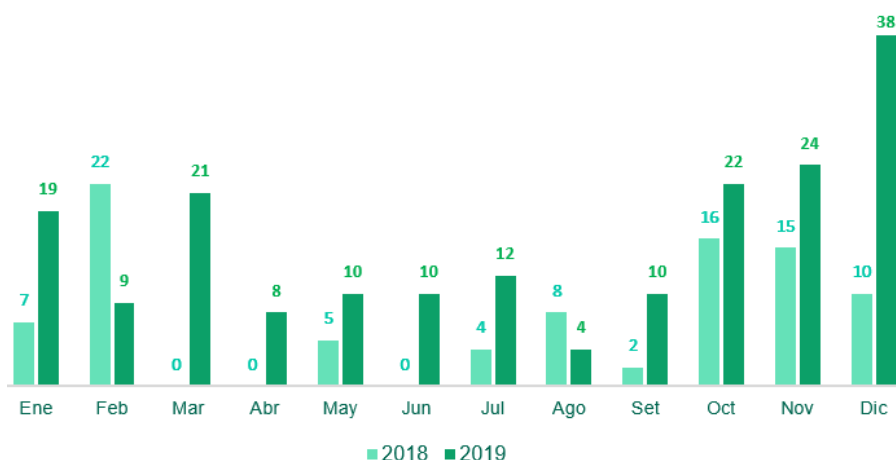
Fuente: COPAM
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

22. En cuanto a la capacidad de las naves, considerando como unidad de medida el Arqueo Bruto¹⁰ de las naves, se observa que durante 2019, las naves que atracaron en el terminal tuvieron una capacidad promedio de 531 TM, lo que implicó una reducción del 22,1% respecto al año 2018, en que la capacidad máxima promedio de las naves que atracaron en el terminal fue de 682 TM.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores

23. Durante el 2019, el Concesionario movilizó 187 TEUs (equivalentes a 99 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó un importante incremento de 110% respecto a los 89 TEUs movilizadas el año anterior (equivalente a 52 contenedores). Específicamente, todas las operaciones correspondieron al régimen de cabotaje que tiene como puerto de procedencia el Terminal Portuario de Yurimaguas.
24. Respecto al número de embarques mensuales, en los meses de marzo, abril y junio de 2019 no se atendieron embarques de contenedores, mientras que el mes con más movimiento registrado fue diciembre, con 38 TEUs (equivalente a 19 contenedores de 40 pies).

**GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar,
2018- 2019 (En TEUs)**



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

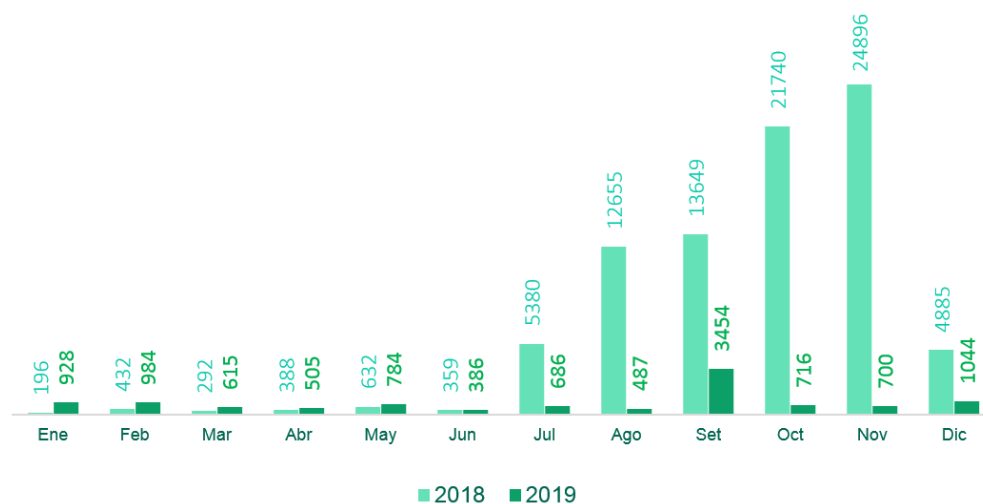
¹⁰ Volumen del buque, desde el plan hasta la cubierta con todos los espacios cerrados y sin tanques de lastre, en TRB (toneladas de registro bruto) o GT (Gross Tonnes). En: <http://diccionario.raing.es/es/lema/arqueo-bruto>



c) Servicio estándar de carga fraccionada

25. Durante 2019, COPAM movilizó 11,3 mil toneladas de carga fraccionada bajo las operaciones de cabotaje, equivalente a un crecimiento de 38,5% respecto al año 2018 en que se movilizaron 8,2 mil toneladas. Estas operaciones, al igual que en el caso de la carga contenedorizada, tienen como procedencia el Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por ENAPU.
26. En el Gráfico N° 3 se muestra la distribución mensual del movimiento de carga para los años 2018 y 2019. En el 2019, el mes en el que se movilizó el mayor volumen de carga fue setiembre con 3454 toneladas. De otro lado, se observa que fue junio el mes en el que este tipo de carga tuvo un menor movimiento, registrando 386 toneladas.

GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2018-2019 (Toneladas)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga líquida a granel

27. Durante el año 2019, realizó el servicio estándar de carga líquida a granel, movilizándose 7,4 mil toneladas en el TPY-NR bajo las operaciones de trasegado de hidrocarburos (petróleo crudo). Específicamente, durante los meses de junio y julio se movilizaron 4,2 mil toneladas y 3,1 mil toneladas de carga líquida a granel, respectivamente. Cabe notar que dicho servicio no se presta desde el 2017, año en el cual se movilizaron 884 toneladas de carga líquida a granel.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

28. 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).
22. Previamente al inicio de los procesos de fijación y/o revisión tarifaria en el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas por parte de OSITRAN, la autoridad de competencia (el INDECOPI) deberá pronunciarse sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme



se encuentra previsto en el RETA. En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el procedimiento tarifario. No obstante, en el caso el Concesionario solicite la prestación de servicios especiales, conforme a lo establecido en la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, es el Regulador, y no INDECOPI, el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia.

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

- t : Año calendario en el que 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} .

31. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas¹¹ de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 9 del Contrato de Concesión: Servicio a la Nave, Servicios Estándar a la Carga (fraccionada, rodante, sólida a granel, líquida a granel y contenedores) y Servicio Estándar a los Pasajeros. En esa medida, a partir de la aplicación de la metodología de tarificación comparativa¹², mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016, se aprobaron las tarifas de los Servicios Estándar, cuyos valores vigentes en el año 2019 son presentados en el Cuadro N° 1.

¹¹ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.

¹² 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.



**CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados, 2019
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	Tarifa
1. Servicio Estándar a la Nave		
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,76
2. Servicios Estándar a la Carga		
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	249,76
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	335,36
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	96,48
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	115,69
3. Servicios Estándar a la Carga		
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	17,31
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	78,09
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	17,22
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	9,55
4. Servicios Estándar para pasajeros		
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	10,94

Tarifa vigente a partir del 01/01/2019

Fuente: Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

32. Respecto a las variaciones de las tarifas, cabe indicar que el mayor crecimiento tarifario de los servicios estándar respecto a las vigentes el año previo, se registró en el Servicio a la nave por uso o alquiler de amarradero, el que tuvo un crecimiento del 2,7% respecto al 2018. En cuanto a los Servicios Estándar a la Carga de contenedores llenos (embarque o descarga) de 20 y 40 pies, estos registraron crecimientos del 2,17% respecto a las tarifas previas, mientras que el servicio a contenedores vacíos de 20 y 40 pies, crecieron en dicho periodo un 2,17% y 2,16%, respectivamente.
33. En lo referido a los demás Servicios Estándar a la Carga, las tarifas para Embarque o Descarga de Carga Fraccionada, Rodante, Sólida y Líquida, registraron crecimientos del 2,18%, 2,17%, 2,20% y 2,14%, respectivamente. Finalmente, en lo que respecta a los Servicios Estándar de Embarque o Descarga de pasajeros, las tarifas crecieron un 2,15% respecto a las vigentes durante el 2018.
34. Asimismo, en el 2016, se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales¹³. 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.
35. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN de fecha 21 de diciembre de 2016, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados Alquiler de equipos para mejorar la productividad o movimientos adicionales y Personal a la orden.

¹³ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN.



36. Por consiguiente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 9 de octubre de 2017, el Regulador realizó la fijación tarifaria de seis (06) servicios especiales bajo la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*), cuyos valores vigentes en el año 2019 son presentados en el Cuadro N° 2.

**CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo), 2019
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	Importe
Almacenamiento Contenedores llenos		
Del día 4 al 10	TEU/día	22,36
Día 11 al 15	TEU/día	24,06
Día 16 en adelante	TEU/día	29,43
Almacenamiento Contenedores vacíos		
Del día 4 al 8	TEU/día	15,44
Día 9 al 15	TEU/día	16,81
Día 16 en adelante	TEU/día	21,98
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,91
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,91
Día 16 en adelante	Tonelada/día	2,91
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,91
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,91
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,41
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)		
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,35
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,35
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,41
Almacenamiento Carga rodante		
Del día 4 al 8	Tonelada/día	11,84
Día 9 al 15	Tonelada/día	14,65
Día 16 en adelante	Tonelada/día	22,55
Almacenamiento Carga peligrosa		
Recargo de carga peligrosa para contenedores ^{1/}	TEU/día	31%
Recargo de carga peligrosa fraccionada ^{2/}	Tonelada/día	36%
Almacenamiento Carga proyecto		
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día ^{3/}	50%
Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies^{4/}	Contenedor	404,63
Consolidación/desconsolidación		
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	498,27
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	702,6
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	696,66
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	877,7
Pesaje adicional		
Contenedores	Contenedor	37,1
Carga fraccionada/suelta	Camión	70,74
Colocación/remoción de etiquetas, precintos		
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	32,99
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	32,99
Suministro de energía	Contenedor/hora	6,44

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

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

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

4/ Incluye la Tarifa por el Servicio Estándar.

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán



37. De otro lado, en lo relativo a la evolución de los Servicios Especiales del Primer Grupo, los servicios asociados al almacenamiento¹⁴ registraron crecimientos similares, específicamente con tasas de entre un 2,05% y 2,14%. En cuanto al Almacenamiento de Carga peligrosa y Almacenamiento de Carga proyecto, los recargos asociados a estos servicios no mostraron variación respecto al año anterior. Así mismo, los servicios de Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies, Consolidación/desconsolidación, Pesaje adicional y de Colocación/remoción de etiquetas, precintos, mostraron tasas de crecimiento de entre el 2,12% y 2,13%. Finalmente, el servicio de Suministro de energía creció respecto al años 2018, un 2,17%.
38. El 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.
39. Al respecto, mediante 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, Suministro de agua, Suministro de combustible, y Provisión de equipo de trimado.
40. 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.
41. El 07 de noviembre de 2018, mediante 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 Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma¹⁶:
- 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 Almacenamiento de Contenedores, Almacenamiento de Carga fraccionada (Almacén descubierto), Almacenamiento de Carga fraccionada (Almacén cubierto), Almacenamiento de Carga fraccionada (Almacén refrigerado) y Almacenamiento de Carga rodante.

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.

42. 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, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas quedaron definidas conforme el siguiente detalle, no registrándose cambios entre los años 2018 y 2019:

CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo), 2019 (En Soles, sin IGV)		
Concepto	Unidad de cobro	Importe
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario		
Grúa de Celosía	Hora	178,32
Grúa Telescópica	Hora	162,93
Reach stacker	Hora	160,66
Montacarga (a la nave)	Hora	174,27
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	95
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer		
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90

Fuente: Terminal Portuario Yurimaguas-NR

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

43. 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.
44. El Regulador podrá verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación 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-



45. En lo que va de la operación, el Concesionario no ha prestado ningún servicio no portuario, ni tampoco servicios especiales por los que corresponde cobrar precios (es decir, que se brinden bajo condiciones de competencia).

V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

V.1. Inversiones

46. Como se ha mencionado, las inversiones en infraestructura se han dividido en dos (2) etapas, la primera correspondiente 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.

47. 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)

48. 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

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.

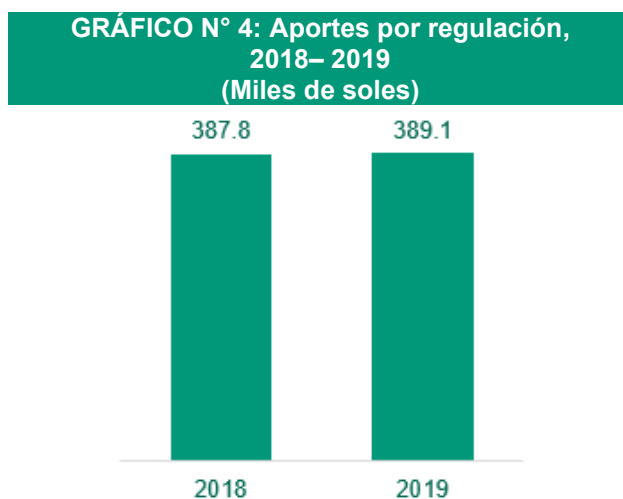


- Casa de Fuerza para alojar equipo generador eléctrico.

49. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión reconocida de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión¹⁸.
50. Al cierre del 2019, las inversiones reconocidas al Concesionario fueron las mismas que en el año 2016, lo cual significa que el Concesionario no ha realizado alguna inversión adicional. Finalmente, al 2019 las inversiones reconocidas se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas¹⁹.
51. Cabe precisar que para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Al cierre de 2019, se cuenta con el expediente técnico aprobado para la ejecución de las obras. Según el Anexo 9 del Contrato de Concesión, en el caso de la Fase II, las obras a construir conjuntamente con el equipamiento a adquirir deberán ser comenzadas a ejecutar cuando se alcancen una demanda de 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.

V.2. Pagos al Estado

52. De acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
53. Al respecto, como se observa en el Gráfico 4, durante el 2019 el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 389,1 mil, lo que significó un ligero incremento (0.3%) respecto al año previo, cuando el aporte ascendió a S/ 387,8 mil.



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán
Elaboración: Gerencia de 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.



V.3. Cofinanciamiento

54. Conforme ha sido mencionado, el Concedente garantiza al Concesionario el pago de los siguientes conceptos: PPO y PAMO.
55. 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.
56. 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 canceladas por el Estado Peruano en veinte (20) cuotas trimestrales una vez finalizadas y aceptadas todas las obras mínimas de la Fase 1. Posteriormente, el 10 de enero de 2013, mediante oficio N° 069-2013-MTC-/25, el MTC otorgó su conformidad sobre el ajuste del monto del PPO para la Fase 1, el cual se incrementó a USD 8,87 millones, conforme a lo previsto en el apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión²⁰.
57. El 15 de diciembre de 2016, se firmó el Acta de Recepción de Obras, aprobándose el presupuesto de las obras con observaciones que no representaron más del 1% del Presupuesto Estimado de Obra contenido en el Expediente Técnico. Así, de conformidad a lo establecido en la cláusula 6.24 del Contrato de Concesión, se concedió la autorización para el inicio de la explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma Fase I.
58. 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 Contrato de Concesión contempla un PAMO anual de USD 2,71 millones, el cual está sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el anexo 3 del Contrato de Concesión.
59. De acuerdo al Contrato de Concesión, para la determinación del PAMO anual a ser pagados por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá en el PAMO ofertado aquellos ajustes por Inflación 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.
$PAMO_{x-1}$	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 éste índice disponible al último mes anterior al inicio de Explotación.
IPC_{x-1}	Registro de éste índice correspondiente al mes de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).
TC	Tipo de Cambio definido en el numeral 1.26.99 del Contrato de Concesión.

²⁰ Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM

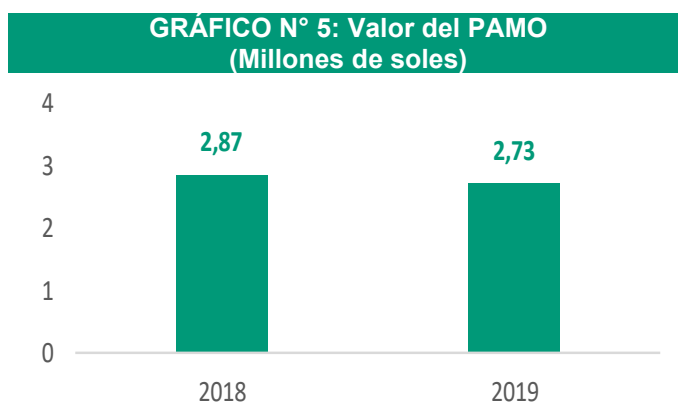


TC_x Registro de éste Índice disponible al último día hábil del mes anterior al inicio de Explotación.

TC_{x-1} Registro de éste índice disponible a la fecha de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).

X Año 1 de Explotación.

60. Cabe mencionar que, a partir del segundo año del inicio de Explotación de las Obras Mínimas de la Fase 1 de la Concesión, el PAMO se ajustará al inicio de cada año de la Concesión sobre la base de la fórmula señalada en el punto 3.1.2 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión.
61. Al respecto, durante 2017, el MTC comunicó que el valor del PAMO Ajustado para el primer año de explotación asciende a USD 2,70 millones (sin incluir IGV), siendo la cuota trimestral de USD 674,16 mil. Durante 2018 (segundo año de la concesión), el MTC determinó el valor del PAMO en USD 2,87 millones (sin incluir IGV), cuya cuota trimestral asciende a USD 718,54 mil (sin incluir IGV), lo cual representa un incremento de 6,6% con relación a la cuota del año anterior. Finalmente, el 28 de diciembre de 2018, el MTC ajustó el valor del PAMO para el Tercer Año de Explotación (2019) a USD 2,73 millones (sin incluir IGV), con una correspondiente cuota trimestral de USD 681,45 mil, lo que significa una caída del 5,2% respecto del valor del 2018.



Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del Ositrán.

VI. ESTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de Resultados Integrales

62. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2019 y 2018 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2019 y 2018 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2019.



**Cuadro N° 4: Estado de resultados integrales
(en soles)**

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	9,110,493	9,436,336	100.0%	100.0%	-3.5%
Ingresos por servicios especiales	43,271	203,531	0.5%	2.2%	-78.7%
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(4,005,170)	(4,587,642)	-44.0%	-48.6%	-12.7%
Utilidad bruta	5,148,594	5,052,225	56.5%	53.5%	1.9%
Gastos administrativos	(3,211,909)	(3,310,074)	-35.3%	-35.1%	-3.0%
Diversos, neto	19	76,965	0.0%	0.8%	-100.0%
Utilidad operativa	1,936,704	1,819,116	21.3%	19.3%	6.5%
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales	4,843,759	6,197,132	53.2%	65.7%	-21.8%
Ingresos financieros	10,543	2,474	0.1%	0.0%	326.2%
Gastos financieros	(4,571,503)	(5,967,897)	-50.2%	-63.2%	-23.4%
Diferencia de cambio, neta	273,920	(186,605)	3%	-2%	-246.8%
Utilidad antes de impuesto a la renta	2,493,423	1,864,220	27.4%	19.8%	33.8%
Impuesto a la renta	(1,773,281)	(1,868,312)	-19%	-20%	-5.1%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	720,142	(4,092)	8%	0%	-

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

63. El estado de resultados muestra que en el ejercicio 2019 los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 9,1 millones, registrándose una disminución de 3,5% (S/ -325,8 miles) respecto al ejercicio 2018, año en el que se alcanzaron ingresos de S/. 9,4 millones, Respecto a los costos de servicios de operación y mantenimiento de la concesión, estos disminuyeron en 12,7% (S/ 582 mil) con respecto al ejercicio 2018, pasando de S/ 4,6 millones a S/ 4,0 millones. En particular, los costos de servicios prestados por terceros en la operación y mantenimiento ascendieron a S/ 2,8 millones, cayendo en 19,5% respecto al ejercicio 2018 (S/. 3,4 millones).
64. Los gastos de administrativos en 2019 ascendieron a S/ 3,2 millones, representando el 35,3% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2018 estos gastos ascendieron a S/ 3,3 millones, lo que implicó una caída interanual del 3%. Los menores gastos administrativos, principalmente como resultado de la disminución de S/ 239 mil (-23%) del gasto de servicios prestados por terceros, y el aumento de la utilidad bruta en 2019 (S/ 96 mil), han permitido obtener una utilidad operativa de S/ 1,9 millones, representando un incremento de 6,5% respecto al ejercicio 2018.
65. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2019 estos ascendieron a S/ 10,5 mil, representando el 0,1% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento. Por otro lado, los gastos financieros representaron el 50,2% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, ascendiendo a S/ 4,6 millones, monto que significó una reducción de los gastos financieros en S/ 1,4 millones respecto al ejercicio 2018, equivalente a una caída del 23,4%. Estos gastos están asociados principalmente a los intereses de los contratos del financiamiento firmados con su parte vinculada Construcción y Administración S.A., en forma de préstamos recibidos para el financiamiento de las obras de la Fase I del Contrato de Concesión²¹.
66. En síntesis, la utilidad neta positiva de USD 720 mil en el año 2019 implica un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta negativa en USD 4 mil), debido principalmente a una mejora significativa en sus resultados operativos basada en una mejora en la eficiencia de sus operaciones y una reducción sustancial de sus gastos

²¹ Este punto se desarrolla en la sección de Estado de Situación Financiera.



financieros (USD 1,4 millones) debido a la amortización sustancial de su deuda con vinculadas.

VI.2. Estado de Situación Financiera

67. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera del Concesionario a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el cuadro N° 5 se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2018 y 2019.
68. Durante el año 2019, podemos destacar que el activo total se redujo en S/ 30,6 millones (30%) respecto al ejercicio 2018, pasando de S/ 101,0 millones a S/ 70,4 millones. Esta caída es explicada por la disminución en S/ 32,7 millones del activo no corriente, principalmente por la disminución del 49% en las cuentas por cobrar comerciales (parte no corriente)²², pasando de S/ 54,6 millones a S/ 27,6 millones entre 2018 y 2019; y a una reducción en 70% del crédito del impuesto general a las ventas (parte no corriente), que pasó de S/ 8,1 millones a S/ 2,4 millones.

Cuadro N° 5: Estado de Situación Financiera (en soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	39,736,602	37,551,223	PASIVO CORRIENTE	31,829,931	30,402,739
Efectivo	2,984,543	2,031,363	Cuentas por pagar comerciales	490,991	28,169
Fondos sujetos a restricción	1,761,041	1,691,379	Pasivos por arrendamientos	124,569	0
Cuentas por cobrar comerciales	28,795,060	27,910,140	Cuentas por pagar a partes relacionadas	30,365,291	29,955,538
Cuenta por cobrar a partes relacionadas	27,935	28,424	Otras cuentas por pagar	849,080	419,032
Otras cuentas por cobrar	202,910	277,410			
Crédito del Impuesto General a las Ventas	5,561,938	5,387,202	PASIVO NO CORRIENTE	32,421,807	65,162,489
Gastos pagados por anticipado	403,175	225,305	Pasivos por arrendamientos	269,603	0
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	32,152,204	65,162,489
ACTIVO NO CORRIENTE	30,663,089	63,441,531			
Cuentas por cobrar comerciales	27,647,154	54,615,061	TOTAL PASIVO	64,251,738	95,565,228
Crédito del Impuesto General a las Ventas	2,391,582	8,080,775			
Activo diferido por impuesto a las ganancias	71,361	530,926	PATRIMONIO NETO	6,147,953	5,427,526
Activos por derecho de uso	391,468	0	Capital social	12,000,000	12,000,000
Edificaciones, unidades de transporte y equipo, neto	160,859	210,406	Resultados acumulados	(5,852,047)	(6,572,474)
Intangibles neto	665	4,363			
TOTAL ACTIVO	70,399,691	100,992,754	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	70,399,691	100,992,754

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

69. Por su parte, el activo corriente aumentó en S/ 2,2 millones (6%), al pasar de S/ 37,6 millones a S/ 39,7 millones, debido a un aumento de S/ 953 mil (47%) del nivel de efectivo y a un aumento de S/ 885 mil (3%) de las cuentas por cobrar comerciales.
70. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2019, este ascendió a S/ 64,3 millones, representando una disminución de S/ 31,3 millones (-51%) respecto al ejercicio 2018, dicha disminución se explica por una caída del pasivo no corriente de S/ 32,7 millones (50%) asociado a una disminución de S/ 33 millones (51%) de las cuentas por pagar a partes relacionadas, lo que, como se explicó en la sección previa, ha generado una tendencia decreciente en los gastos financieros relacionados a los correspondientes intereses.
71. Con relación a los pasivos corrientes, estos se incrementaron en S/ 1,4 millones (5%), debido fundamentalmente a un aumento S/ 1,4 millones en las cuentas por pagar comerciales. Es necesario señalar que las cuentas por pagar a empresas vinculadas (parte corriente y no corriente) totalizan S/ 62,5 millones al cierre del ejercicio 2019,

²² Asociada a la retribución que otorga el Estado (trimestralmente) por las obras de la Fase I del Nuevo Terminal portuario de Yurimaguas.



representando el 97,3% del pasivo total de la empresa. En términos de liquidez la empresa muestra una estabilidad con recursos de corto plazo que le permitirían cumplir con sus compromisos de corto plazo.

72. En el caso del patrimonio, este asciende a S/ 6,1 millones en el ejercicio 2019, representando un incremento de S/ 720 mil (13%), respecto al ejercicio 2018, debido a la utilidad generada en el ejercicio 2019 (S/ 720 mil). Asimismo, en el ejercicio 2019 el patrimonio neto representa el 9% del activo total, mientras que en el ejercicio 2018 dicho porcentaje fue de 5%, con lo cual se concluye que hay una mejora en los niveles de solvencia de la empresa.
73. En conclusión, es importante resaltar que, respecto al ejercicio 2018, la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia, principalmente debido a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, dicha reducción se efectuó con recursos propios. Adicionalmente, la mencionada reducción de la deuda con vinculadas ha permitido reducir los gastos financieros, lo cual también ha contribuido a que la empresa obtenga una mayor utilidad neta, siendo este también un factor que contribuyó a mejorar la solvencia de la empresa.

VI.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

74. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²³ y prueba ácida²⁴, lo cual refleja que los recursos de corto plazo (activo corriente) de la empresa cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2018, los referidos ratios también presentan valores superiores a 1,00; sin embargo, en términos de liquidez absoluta²⁵, tanto en el ejercicio 2018 y 2019 el ratio es menor a 1, lo cual indica que el nivel de caja bancos de la empresa cubre sólo una parte del pasivo corriente.

Cuadro N° 6: Ratios de liquidez		
Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	1,25	1,24
Prueba ácida	1,06	1,05
Liquidez absoluta	0,09	0,07

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

75. Del cuadro anterior se aprecia que en el ejercicio 2019, los ratios de liquidez clásica y prueba ácida han aumentado respecto al ejercicio 2018, así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,24 a 1,25, y el ratio de prueba ácida aumentó de 1,05 a 1,06, de esta forma, en el ejercicio 2019 por cada sol de pasivo corriente existen S/ 1,05 de activo corriente como respaldo. Asimismo, en el ejercicio 2019, el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,07 a 0,09, lo cual se explica principalmente por el aumento del activo corriente.

b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

76. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁶, Endeudamiento del Activo²⁷, e Índice de Solvencia²⁸, permiten concluir que el nivel de

²³ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁴ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁵ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁶ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda²⁹, se evidencia un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2019 con relación al ejercicio 2018.

77. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 10,5 de deuda, mientras que en el ejercicio 2018 se aprecia que dicho ratio fue de 17,6, es decir, por cada sol de patrimonio corresponde S/ 17,6 de deuda, denotando una disminución en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
78. El ratio Endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018. En particular, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 91,3% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2018 el valor de este ratio es de 94,6%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
79. El ratio de Calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 49,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), siendo que este indicador fue de 31,8% en el ejercicio 2018, lo cual refleja que la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
80. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,10 de activo total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa), considerando que para el ejercicio 2018 este indicador es de 1,06 puede concluirse que en el ejercicio 2019 la empresa disminuyó su nivel de endeudamiento al aumentar la relación activo total sobre pasivo total.

Cuadro N° 7: Ratios de endeudamiento

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	10,5	17,6
Endeudamiento del Activo	91,3%	94,6%
Calidad de la Deuda	49,5%	31,8%
Índice de Solvencia	1,10	1,06

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

81. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto³⁰ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 56,5% y en el ejercicio 2018 fue de 53,5%. Respecto al margen operativo³¹, este resultó ser de 19,3% en el 2018, aumentando a 21,3% en el 2019 debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido más que proporcional al incremento de los costos y gastos operativos.
82. De igual forma, el margen neto³² ha presentado un incremento entre el 2018 y 2019. En particular, en 2018 resultó negativo y cercano a cero, mientras que en el 2019 fue de 7,9%, indicando que en 2019 por cada S/ 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene S/ 7,9 de utilidad neta, explicándose esta mejora principalmente por un aumento sustancial de la utilidad operativa.

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³⁰ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³¹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³² Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.



83. 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 2019 el margen de EBITDA fue de 23,4%, mientras que en el ejercicio 2018 fue de 19,9%, lo que permite concluir que el margen de EBITDA ha representado un aumento.
84. 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 2019 mejora respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene un utilidad neta de S/ 11,7, mientras que en el ejercicio 2018 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una pérdida de S/ 0,1, explicándose el aumento de este indicador por el aumento de la utilidad neta.
85. 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 un aumento, desde un valor negativo cercano a cero en 2018, a un valor positivo de 1,0% en el 2019, debido al aumento de la utilidad neta y en general a la mejora de los resultados operativos.

Cuadro N° 8: Ratios de rentabilidad

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	56,5%	53,5%
Margen Operativo	21,3%	19,3%
Margen Neto	7,9%	0,0%
Margen EBITDA	23,4%	19,9%
ROE	11,7%	-0,1%
ROA	1,0%	0,0%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

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.



VII. CONCLUSIONES

86. El informe de desempeño del año 2019 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, presenta las siguientes conclusiones:

- (i) La cantidad demandada por los servicios estándar a la nave fue de 438 naves durante 2019, lo que representó una caída con relación al año previo del 15,8%. Las naves atendidas se distribuyeron de acuerdo a su tipo de la siguiente manera: 55,7% motonaves fluviales, 16,7% artefactos fluviales, 15,5% empujadores fluviales y 12,1% botes fluviales.
- (ii) Durante el año 2019, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga (20,1 mil toneladas), se concentró en mercancías del tipo fraccionada (11,3 mil toneladas), líquida a granel (7,4 mil toneladas) y contenedorizada (1,5 mil toneladas), las cuales representaron el 56,1%, 36,6% y 7,3% del total de carga movilizada por el terminal, respectivamente
- (iii) Durante 2019, al igual que el año anterior, no se han reconocido inversiones, pues la Fase 1 concluyó en 2016 y la activación de la Fase 2 se encuentra sujeta a una mayor demanda. Así, al cierre de 2019, la inversión total ejecutada alcanzó los USD 36,09 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 66,1% con relación a la inversión comprometida.
- (iv) Respecto a los pagos al Estado, durante el 2019 el aporte por regulación pagado ascendió a S/ 389,1 mil, lo que significó un incremento del 0,3% respecto al año previo.
- (v) En síntesis, la utilidad neta positiva de USD 720 mil en el año 2019 implica un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta negativa en USD 4 mil), debido principalmente a una mejora significativa en sus resultados operativos basada en una mayor eficiencia de sus operaciones y una reducción sustancial de sus gastos financieros (USD 1,4 millones) debido a la amortización sustancial de su deuda con vinculadas.
- (vi) De otro lado, como se ve reflejado en sus ratios financieros, la solvencia financiera de la empresa ha mejorado respecto al año previo debido a la reducción sustancial de su deuda con empresas vinculadas. Más aun, la mencionada reducción de la deuda con vinculadas implicó menores gastos financieros y una mayor utilidad neta, siendo este último un factor adicional que contribuyó a mejorar la solvencia de la empresa. Finalmente, en términos de liquidez, la empresa muestra una estabilidad manteniendo recursos que le permitirían cumplir con sus compromisos de corto plazo.



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"> ▪ <u>Garantía inicial</u>: desde la fecha de suscripción del contrato hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: USD 3 774 927,00. ▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase I</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 6 517 016,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase I. ▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase II</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 4 807 764,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase II. 	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 recalcu 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 barcazas 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	2016-2019			
Tráfico				
Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019
Tráfico de naves	Unidades	148	520	438
Carga por tipo de operación:				
Exportación	Toneladas			
Importación	Toneladas			
Cabotaje	Toneladas	16 800	86 700	20 114
Transbordo	Toneladas			
Carga por tipo de producto:				
Contenedorizada	Toneladas	203	528	1 464
Fraccionada	Toneladas	15 689	85 475	11 289
Graneles líquidos	Toneladas	884		7 360
Graneles sólidos	Toneladas			
Rodante	Toneladas	24		
Contenedores	Unidades	11	52	19
	TEU	18	89	38

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ No se ha considerado el periodo de prueba.



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante