

Lima, 03 de septiembre de 2020

**Carta N° 0546-2020-GG-COPAM**

Señores:

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público**

Calle Los Negocios 182 Piso 2, Surquillo

Presente.-

Atención: Sr. Ricardo Quesada Oré  
**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

Asunto: **Solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del cuarto día en adelante del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma**

De nuestra consideración:

Por medio de la presente nos dirigimos a ustedes con la finalidad de presentarles nuestra solicitud de desregulación tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del cuarto día en adelante del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Es en este contexto y en concordancia con los requisitos del artículo 70° del Reglamento de Tarifas de OSITRAN (RETA), que expresamos lo siguiente:

- 1st. Indicación de la Entidad Prestadora solicitante:** CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. identificada con RUC N° 20543480291, señalando como domicilio real en Avenida Javier Prado Este N° 4135 Piso 4, distrito de Santiago de Surco, provincia y departamento de Lima.
- 2nd. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora:** la representación legal del Concesionario se encuentra a cargo de nuestra Gerente General Ing. Carmen Benítez Hernández, de nacionalidad ecuatoriana, identificada con Carné de Extranjería N°000777962, facultada según poderes inscritos en la Partida Electrónica N°12665102 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, que adjuntamos a la presente.
- 3rd. Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular:**

El servicio que solicitamos su desregulación se denomina “**Servicio de almacenamiento portuario de carga a partir del Cuarto Día en el Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma**”. Al respecto, en el Contrato de Concesión de TPY NR se consideran “tres días de almacenamiento libre” en el servicio estándar a la carga y a partir del cuarto día es considerado un “servicio especial”. En efecto, en la Cláusula 8.14 del referido Contrato se señala lo siguiente:

#### **8.14 SERVICIOS ESTÁNDAR**

*Son aquellos servicios portuarios que, durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma 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.*

*La prestación del servicio estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.*

*Los Servicios Estándar incluyen los siguientes servicios que conforman un servicio integrado de atención:*

*a) Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.*

*b) Servicios 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.*

*Los servicios estándar a la carga incluyen la estiba, la desestiba, la trunca, la destrunca, 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 estamos ante un servicio integrado.*

Por consiguiente, en concordancia con el Contrato de Concesión, TPY NR ofrece el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para diferentes tipos de carga, como son: contenedores llenos, contenedores vacíos, carga fraccionada en almacén cubierto, carga fraccionada en almacén descubierta, carga fraccionada en almacén refrigerado, carga rodante, carga peligrosa y carga de proyecto.

Cabe precisar que el referido servicio se encuentra desregulado en los Terminales Portuarios del país donde se brinda este servicio, incluido el Terminal Portuario de Yurimaguas que es administrado por ENAPU. La única excepción es nuestro Terminal.

#### **4th. Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular:**

Áreas de almacenamiento cubierto y descubierta que fueron construidas según lo establecido en el Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Se adjuntan planos de las áreas de almacenamiento.

**5th. Justificación de la solicitud, incluyendo el Estudio económico que demuestre la existencia de condiciones de competencia que sustentan la propuesta de desregulación tarifaria.**

Al respecto, cumplimos con adjuntar a la presente el informe denominado “**Propuesta para la Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM**”, documento que sustenta la existencia de condiciones de competencia en el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, por lo que se está solicitando la desregulación del referido servicio.

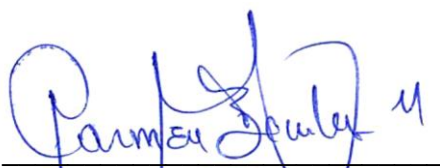
**6th. Análisis de tráfico y costos de la Entidad Prestadora y expectativas y tendencias de desarrollo del mercado correspondiente. En cada caso deberá incluirse los supuestos, parámetros, bases de datos, flujo de caja proyectado y cualquier otra información utilizada en dichos análisis.**

En la sección 5 del informe “**Propuesta para la Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM**” se analiza el efecto que tendrá la desregulación tarifaria en los tráficos del terminal portuario y en los ingresos del proyecto.

En tal sentido, solicitamos que oportunamente el Consejo Directivo de vuestra entidad disponga el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de parte, ello de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Sin otro particular quedamos de Usted para cualquier aclaración y/o información adicional que considere pertinente respecto a nuestra solicitud.

Atentamente,



**Ing. Carmen Benítez Hernández**  
**GERENTE GENERAL**  
**CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.**

Adj :

- Vigencia de poder de nuestra Gerente General Ing. Carmen Benítez Hernández que cuenta con las facultades descritas en la Partida Electrónica N°12665102 del Registro de Personas Jurídicas de Lima.

- Propuesta para la Desregulación Tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del 4to Día en adelante del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – COPAM.

# PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO DEL 4TO DÍA EN ADELANTE DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – COPAM

---

## INFORME FINAL

---

Preparado por:

Eco. BENJAMÍN DE LA TORRE

Elaborado para:



septiembre 03, 2020

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Contenido

|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCCIÓN .....                                                                                                      | 3  |
| I. MARCO LEGAL APLICABLE .....                                                                                          | 4  |
| 1.1 REGLAMENTO DE TARIFAS DE OSITRAN (RETA).....                                                                        | 4  |
| 1.2 Desregulación de Servicios en el Terminal Portuario de Matarani .....                                               | 6  |
| 1.3 BENCHMARKING TARIFARIO DE ALMACEN.....                                                                              | 7  |
| II. POLÍTICA COMERCIAL DE COPAM Y COMPORTAMIENTO DE SERVICIOS PORTUARIOS EN<br>YURIMAGUAS (LORETO).....                 | 9  |
| 2.1 POLÍTICA COMERCIAL DE COPAM .....                                                                                   | 9  |
| 2.2 SERVICIOS PORTUARIOS VIGENTES EN YURIMAGUAS .....                                                                   | 12 |
| 3 DEFINICIÓN DEL MERCADO DEL MERCADO RELEVANTE .....                                                                    | 17 |
| 3.1 DEFINICIÓN DEL SERVICIO EN CUESTIÓN .....                                                                           | 17 |
| 3.2 MERCADO DE SERVICIOS DE SUSTITUTOS.....                                                                             | 19 |
| 3.3 MERCADO GEOGRÁFICO .....                                                                                            | 27 |
| 3.4 ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO .....                                                       | 28 |
| ANÁLISIS DE LAS TARIFAS DE TPY NR Y PRECIOS DE TPY ENAPU .....                                                          | 29 |
| BARRERAS A LA ENTRADA .....                                                                                             | 34 |
| CONCENTRACIÓN DE MERCADO.....                                                                                           | 35 |
| PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS USUARIOS O DEMANDANTES .....                                                                | 37 |
| IV. IMPACTO DE LA ASIMETRÍA REGULATORIA .....                                                                           | 40 |
| 5. ANÁLISIS INCREMENTAL DE LA DESREGULACIÓN DEL SERVICIO DE ALMACÉN DE CARGA A PARTIR<br>DEL CUARTO DÍA EN TPY NR ..... | 46 |
| CONCLUSIONES .....                                                                                                      | 50 |

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por finalidad analizar las condiciones de competencia en el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día del Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma (en adelante TPY NR). Según el tarifario de TPY NR, dicho servicio es ofertado para contenedores llenos, contenedores vacíos, carga fraccionada (almacén descubierto o cubierto), fraccionada en almacén refrigerado, rodante, carga peligrosa y carga de proyecto. Cabe precisar, que en el presente informe y en concordancia con lo que establece el inciso 6 del artículo 70° del Reglamento de Tarifas de OSITRAN (RETA) se está incluyendo el análisis del efecto económico que tendrá en los ingresos del Concedente la desregulación de referido servicio.

El estudio se encuentra dividido en cinco secciones. En la primera, se revisa el marco legal para la desregulación de servicios que es de competencia exclusiva de OSITRAN, así mismo se revisa brevemente el servicio desregulación del Terminal Portuario de Matarani (Mollendo-Arequipa) y se elabora un benchmarking con otros terminales portuarios del Perú sobre la forma cómo se cobra por el servicio de almacenamiento; en la segunda, se presenta la política comercial que implementa TPY NR, con la finalidad de atraer nuevos clientes y se describe el comportamiento de los servicios portuarios en la región; en la tercera, se define el mercado relevante para el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día y se analizan las condiciones de competencia para evaluar si TPY NR tiene posición dominante en el referido servicio. En la cuarta sección se hace una medición del impacto que tiene las “asimetrías regulatorias” en el mercado del servicio de almacenamiento, para ello se construye un indicador que hemos denominado la “Tasa de Ocupación del Almacén”. Por último, en la quinta sección se realiza una medición del efecto de la desregulación de la tarifa del servicio de almacén de carga a partir del cuarto día, sobre los Ingresos que podría recibir el Estado a través del servicio Estándar.

Finalmente, se debe precisar que para la elaboración del presente informe se utilizó la información proporcionada por el Concesionaria Puerto Amazonas (en adelante COPAM) así como información pública.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## I. MARCO LEGAL APLICABLE

### 1.1 REGLAMENTO DE TARIFAS DE OSITRAN (RETA)

El Reglamento de Tarifas de OSITRAN<sup>1</sup> establece en el Artículo 2 que el proceso de desregulación tarifaria es una facultad exclusiva del Regulador, al respecto, el artículo señala lo siguiente:

Artículo 2- Objeto del Presente Reglamento:

*“El presente reglamento tiene por objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos que aplicará el OSITRAN cuando fije, revise o desregule las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, ya sea que el procedimiento se inicie de oficio o a pedido de parte.”*

*[Subrayado Propio]*

Asimismo y según el RETA, la desregulación tarifaria de servicios de uso de infraestructura de transporte público se llevará a cabo siempre y cuando existan condiciones de competencia en el mercado de un servicio respectivo, el cual será supervisado periódicamente por el Regulador. Al respecto, los artículos 14° y 68° del Reglamento de Tarifas facultan a OSITRAN lo siguiente:

Artículo 14.- Desregulación:

*“Desregulación Procedimiento administrativo iniciado de oficio o de parte, mediante el cual el régimen tarifario pasa de regulado a supervisado, siempre que existan condiciones de competencia, tales que disciplinan el mercado. La desregulación puede ser revertida, entre otros motivos, si las condiciones de competencia que propiciaron su implementación se redujesen. OSITRAN realizará un monitoreo periódico del comportamiento del mercado que haya sido desregulado, con el objeto de verificar que las condiciones que justificaron su desregulación se mantengan vigentes.”*

*Artículo 68.- Inicio del procedimiento de desregulación tarifaria*

“OSITRAN podrá determinar de oficio o a instancia de parte, la desregulación de la tarifas de determinado servicio derivado de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, cuando se compruebe cuando menos lo siguiente:

1. La existencia de competencia efectiva cuya subsistencia pueda ser garantizada;
2. Que no existen barreras de acceso al mercado en cuestión.(\*)

<sup>1</sup> Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

En caso la empresa prestadora de servicios relacionados a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público solicite la desregulación de tarifa por un servicio, deberá presentar la información señalada en el artículo 70 del Reglamento de Tarifas:

*Artículo 70. Procedimiento de desregulación tarifaria iniciado a instancia de parte:*

*“Las Entidades Prestadoras podrán solicitar a OSITRAN la desregulación de Tarifas de servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuando consideren y sustenten que el servicio en cuestión, se presta en condiciones de libre competencia, no siendo necesaria la regulación tarifaria. Para tal efecto la Entidad Prestadora deberá presentar cuando menos la siguiente información:*

- 1. Indicación de la Entidad Prestadora solicitante;*
- 2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora;*
- 3. Identificación y descripción del servicio asociado a la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público cuya tarifa se propone desregular;*
- 4. Infraestructura asociada a la prestación del servicio cuya tarifa se propone desregular;*
- 5. Justificación de la solicitud, incluyendo el Estudio económico que demuestre la existencia de condiciones de competencia que sustentan la propuesta de desregulación tarifaria,*
- 6. Análisis de tráfico y costos de la Entidad Prestadora y expectativas y tendencias de desarrollo del mercado correspondiente. En cada caso deberá incluirse los supuestos, parámetros, bases de datos, flujo de caja proyectado y cualquier otra información utilizada en dichos análisis.” (\*)*

De acuerdo al RETA, el procedimiento de desregulación tarifaria de oficio tiene un plazo aproximado de 65 días. Se da inicio a partir del día siguiente de la notificación de la Resolución que aprueba el inicio de la desregulación tarifaria por parte del Consejo Directivo, a la empresa prestadora y publicada en la página web de OSITRAN. El Consejo Directivo de OSITRAN da un plazo a la empresa prestadora de presentar su propuesta tarifaria de 30 días, con prórroga máxima de 30 días.

La Gerencia de Regulación tiene un plazo máximo de 60 días con una prórroga máxima de 30 días para presentar ante la Gerencia General su propuesta tarifaria. Esta última tiene un plazo de 5 días para su evaluación. Posteriormente el Consejo Directivo tendrá 15 días para su revisión. En caso no haya observaciones aprobará la publicación de la propuesta tarifaria.

Los interesados tendrán un plazo entre 15-30 días para presentar sus comentarios al Regulador. Una vez vencido este último plazo, la Gerencia de Regulación de OSITRAN tendrá 15 días para presentar ante la Gerencia General el Informe que sustente la desregulación tarifaria, así como la exposición de motivos, matriz de comentarios de los interesados y el proyecto de Resolución correspondiente.

En un plazo de 5 días, la Gerencia General evaluará el informe y en caso este sea conforme, pasará al Consejo Directivo. Este último contará con 15 días adicionales máximo para dar su conformidad u

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

observarlo. En caso haya observaciones, cada unidad establecerá sus plazos para su subsanación. Precisamente, en el año 2019, OSITRAN desreguló algunos servicios en el terminal portuario de Matarani. Situación que a continuación presentamos.

## 1.2 Desregulación de Servicios en el Terminal Portuario de Matarani

Mediante la Resolución del Consejo Directivo de OSITRAN N°019-2019-CD-OSITRAN se determinó que había en competencia en algunos servicios a la nave en el terminal portuario Matarani (TPM). Sobre el particular, el Concesionario del TPM, TISUR, presentó un informe al Regulador, respecto al análisis de condiciones de competencia en los servicios a la nave:

- Amarre/desamarre y uso de amarradero para líneas navieras de itinerario regular (*liner*)

Según el Concesionario, las líneas navieras tienen poder de negociación respecto de los operadores portuarios en la medida que estas deciden en donde recalar dentro de una determinada área de influencia conformada por varios terminales portuarios. TISUR explicó lo siguiente:

- Los ingresos recaudados por los operadores portuarios por la prestación de servicios a la carga son más significativos que lo recaudado por los servicios a la nave brindados a un buque portacontenedor regular, lo cual incentiva al puerto atraer comercialmente a las líneas navieras.
- El TPM aplica descuentos en servicios a la nave, por dos o más recaladas mensuales a las líneas navieras portacontenedores regulares.
- Para el servicio de tráfico de carga contenerizada, las líneas navieras regulares tienen como alternativa dentro de la zona de influencia del TPM, el puerto de Arica (Chile) y puerto Callao (Muelle Norte y Muelle Sur).

Al respecto, OSITRAN señaló lo siguiente:

- TISUR cuenta con dos contratos, el primero con *Evergreen* (dispone dos naves portacontenedores) y el segundo con *Hapag Lloyd* (dispone una nave contenedora en la ruta), ofreciéndoles los servicios a la nave (amarre, desamarre, alquiler de amarradero) y otros servicios portuarios. TPM aplica descuentos por recalar dos veces o más al mes.
- Se evaluó si el concesionario del TPM ejerce un poder de negociación significativo respecto de las líneas navieras de itinerario regular. De acuerdo al análisis comparativo de los puertos de la ruta Costa Oeste de Panamá de América del Sur de la línea naviera *Evergreen*, muestra que el movimiento de contenedores en el TPM es el más reducido de toda esta ruta. Asimismo, respecto a los puertos alternativos señalados por TISUR, el movimiento de carga contenedora en el TPM equivale a 1% y 9% del puerto Callao y puerto Arica respectivamente.

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- Los productos que se exportan o importan desde o hacia Arequipa usualmente utilizan al Puerto Callao como punto de salida o ingreso al país, debido a la poca frecuencia e itinerarios de las líneas navieras regulares en el TPM.
- El volumen de movimiento de contenedores en el TPM es reducido por lo que TISUR no ejerce un poder de negociación significativo sobre las líneas navieras de itinerario regular respecto a las condiciones del servicio a las naves, entre ellas la tarifa o precio. Además el puerto Callao constituye una alternativa para dichas naves para la movilización de carga de exportación e importación de la región sur del Perú. No se ha verificado si el puerto de Arica representa un sustituto al TPM con respecto a que las naves regulares recalen en el TPM.

El Regulador concluyó que el Concesionario no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre las líneas navieras con itinerario regular respecto a las condiciones de prestación de servicios a la nave, amarre/desamarre de la nave y uso de amarradero, **ya que el TPM no cuenta con un volumen de carga de contenedores atractivo para las navieras.** Asimismo, los buques portacontenedores tienen como alternativa al TPM, al puerto Callao que mueve una cantidad significativa de contenedores, que se producen o demandan en Arequipa y la región sur del Perú.

Dada las conclusiones, el Regulador inició un proceso de desregulación establecidos en el RETA, para los servicios a la nave que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero para las líneas navieras con itinerario regular.

### 1.3 BENCHMARKING TARIFARIO DE ALMACEN

En los Contratos de Concesión de Terminales Portuarios suscritos en el Perú, donde existe el esquema de servicios estándar y servicio especiales, como sucede en el caso de TPY NR, el servicio de almacenamiento a partir del 3° o 4° día de almacenamiento (según lo que establece cada contrato de Contrato de Concesión) es un **servicio especial no regulado**, por el cual se cobra un “precio”.

**Cuadro N°1: Contratos de Concesión Portuarios y Servicio de Almacenamiento de Carga**

| Terminal Portuario    | Concesionario                         | Servicio Estándar a la Carga | N° días almacén considerados en Servicio Estándar de Carga | Servicio de Almacén Adicional : Tipo de Regulación |
|-----------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Muelle Sur – Callao   | DP World Callao                       | SI                           | 2                                                          | Precio                                             |
| Muelle Norte – Callao | APMT Callao                           | SI                           | 3                                                          | Precio                                             |
| Paíta – Piura         | Euroandinos                           | SI                           | 2                                                          | Precio                                             |
| Salaverry – Trujillo  | Salaverry Terminal Internacional S.A. | SI                           | 10                                                         | Precio                                             |
| Yurimaguas            | ENAPU                                 | NO                           | 3                                                          | Precio                                             |
| Yurimaguas            | Concesionario Puerto Amazonas S.A.    | SI                           | 3                                                          | Tarifa                                             |

Fuente: Tarifario de cada terminal portuario. Elaboración: Propia

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

En efecto, en el caso de los terminales portuarios concesionados en Callao, Paita, Salaverry y TPY NR en el servicio estándar a la carga se incluye en promedio entre 2 a 10 días de almacenamiento, asimismo, por el servicio de almacén se cobra precio y no tarifa, con la única excepción de TPY NR. Inclusive en el caso de TPY ENAPU, también se le concede a los dueños de carga 03 días libres de almacenamiento y posteriormente, se cobra precio por el referido servicio porque de acuerdo con su tarifario se trata de un servicio no regulado.

Es decir, en la experiencia nacional el servicio portuario de almacenamiento de carga es un servicio que no se encuentra regulado y esto se debe en gran parte, a que lo usual es que se apliquen descuentos en función de los volúmenes de carga que van a ser almacenados en el terminal portuario y además la carga no permanece muchos días en los terminales portuarios porque son zonas de “paso de la carga” y no de almacenamiento. Esta situación, incentivaría una mayor competencia entre los terminales de almacenamiento que prestan servicios portuarios y de ahí que sean tratados como servicios especiales no regulados.

A continuación, describimos brevemente la política comercial implementada por COPAM y una descripción breve del comportamiento que tienen los servicios portuarios vigentes en la zona de Yurimaguas (Loreto).

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## II. POLÍTICA COMERCIAL DE COPAM Y COMPORTAMIENTO DE SERVICIOS PORTUARIOS EN YURIMAGUAS (LORETO)

### 2.1 POLÍTICA COMERCIAL DE COPAM

TPY NR desde el año 2017 ha implementado políticas comerciales con la finalidad de atraer más carga al terminal portuario, acorde con las necesidades de los clientes, sin embargo, la política comercial se ve bastante mermada por la imposibilidad de ofrecer más días de almacenamiento, la ausencia de tráfico regular de embarcaciones, condiciones climatológicas y la carencia de equipos logísticos de los propietarios de la carga y naves compatibles con la operación de TPY NR. A pesar de estas limitaciones, se espera que con la desregulación tarifaria, los volúmenes de carga aumenten y alcancen los niveles que estén acordes con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión, para así poder ejecutar la segunda fase de la inversión en el menor tiempo posible. En este contexto, se presentó el Plan de Negocios 2020, donde se detallaron las acciones comerciales de la empresa con la finalidad de atraer más carga al terminal portuario. Estas son:

1. Política Comercial de descuentos: entró en vigencia la Política Comercial de descuentos y con la firma de Nuevos Acuerdos Comerciales se está beneficiando a los clientes y de esta manera, se incentiva la demanda (nuevos clientes y fidelización de los clientes permanentes) en beneficio del proyecto.

Los descuentos que se han implementado tienen por finalidad reducir la brecha con nuestros competidores, los cuales ofrecen sus servicios por costos significativamente menores, en algunos casos iguales cero (como es el caso de los embarcaderos informales) y son no regulados.

2. Publicidad: se realizó comunicación para presentar y promocionar los servicios del TPY-NR, considerando la siguiente plataforma:

- Diseño e impresión de folletos: actualización de información en Trípticos, Brochures, abanicos publicitarios, tarjetas de presentación, papel membretado, sobres.
- Material audiovisual: Actualización video corporativo compartido en plataforma Google (YouTube) con el nombre “COPAM PUERTO YURIMAGUAS”.
- Símbolos y Logotipos: se registró símbolo, logotipo y marca de COPAM en INDECOPI emitido con certificado N° 24763, establecidos dentro de la clase 37 y 39 de dicha entidad; el registro ha sido concedido por 10 (diez años) hasta 06 setiembre del 2029.
- Obtención de la Marca País (Marca Perú); iniciativa del Ministerio de comercio exterior y turismo como herramienta que permitirá promover los servicios del TPY-NR a nivel nacional e internacional.

3. Promoción de ventas; se realizaron un conjunto de actividades a fin de incentivar y fomentar los servicios del TPY-NR, siendo los siguientes:

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- Acuerdos comerciales: dentro del establecimiento de políticas comerciales se firmaron acuerdos con usuarios del TPY-NR tales como: Agencia fluvial Carolina, E.I.R.L, Perú Inversiones y servicios E.I.R.L, Río costa logística refrigerada E.I.R.L , Agencia naviera Yurimaguas; dichas empresas podrán ser beneficiarios de promociones de acuerdo a las condiciones establecidas por el TPY-NR dentro de la política comercial difundida en la web oficial.
  - Ferias: se participó con Stand y expositor en la feria Perú Cargo Week (Lima – Fortaleza Real Felipe Callao) dirigida a operadores logísticos, transportista, operadores de carga, puertos, entre otros; promoviendo los servicios del TPY-NR.
  - Código portuario y almacén aduanero: Con la finalidad de activar y promover las exportaciones a través del TPY-NR, se tramitó y obtuvo el código portuario y almacén aduanero ante SUNAT; esto permitirá impulsar el eje multimodal Amazonas Norte y la conectividad directa a Manaus (Brasil).
  - Concursos, juegos, sorteos: se realizaron actividades deportivas en Yurimaguas con la participación de la comunidad portuaria, clientes, trabajadores del puerto, entre otros, a fin de consolidar y fidelizar a los usuarios y potenciales clientes.
4. Relaciones públicas. Se realizó un conjunto de actividades para promover y proteger la imagen de los servicios del TPY-NR:
- Conferencias: se realizaron exposiciones sobre las ventajas, servicios e infraestructura del TPY-NR en diversos lugares del país tales como:
  - Expositores en el Foro Binacional Perú-Brasil realizado por la cámara Peruano-Brasileira (CAPEBRAS), con la participación de congresistas de los estados del Norte de Brasil, empresarios y el ministro de comercio exterior y turismo de Perú.
  - Misión Comercial Brasil: se participó en los siguientes eventos:
    - Sao paulo - Expositores: conferencia de integración Hidrovía en Sudamérica; organizada por el instituto de ingeniería de Sao Paulo en coordinación con PROMPERU.
    - Manaus -Expositores: Mesa de trabajo integración Paita-Tabatinga; realizada por la zona franca de Manaus (SUFRAMA)
    - Brasilia - Expositores: Reunión oficial técnica entre COPAM, el Ministerio de relaciones exteriores de Brasil con el ministro Joao Parkinson y la Dirección de corredores bioceánicos; así mismo con el ministerio de infraestructura de Brasil y el embajador de Perú en Brasilia.
  - La participación de COPAM en dichos eventos se realizaron con la finalidad de promover el eje multimodal amazonas norte y mostrar la infraestructura en dicha ruta; asimismo incentivar el comercio exterior entre ambos países; lo cual ha generado gran interés por parte de empresarios y gobierno del Brasil por impulsar dicho eje con la participación del TPY-NR.
  - Expositores en el Simposium Supply Chain Management e infraestructura para el desarrollo en la Región Piura; tema: conectividad y nueva infraestructura del Puerto Yurimaguas (Organizador: Asociación de Profesionales logísticos – Approlog, sede: Universidad de Piura).
  - Inicio de gestión de hermandad portuaria con el puerto de Chibatao en Manaus-Brasil con la finalidad de promover la cooperación con el TPYNR para el desarrollo de operaciones de comercio exterior.
  - Relaciones con la comunidad: compartir en navidad con los niños y población en general de la ciudad de Yurimaguas y los asentamientos humanos del área de influencia del proyecto.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

5. **Venta Personal.** Se realizaron interacción directa con clientes potenciales con el fin de hacer una presentación, responder a preguntas y conseguir que usen los servicios del TPY-NR.

- **Presentaciones de venta:** a través de visitas personalizadas a potenciales clientes en Lima y Yurimaguas se realizaron presentaciones corporativas con material diseñado por COPAM (PPT corporativo); Video Corporativo, Brochures, entre otros, a fin de exponer los servicios del puerto y promocionar su uso; lo cual permitió el incremento de clientes y carga el año 2019 respecto al 2018.
- **Sector petrolero:** Durante el año 2019 se ha realizado actividades comerciales con el sector petrolero realizando nuevos tipos de operaciones como el trasegado de petróleo, carga proyecto y fraccionada por el TPY-NR siendo COPAM un aliado estratégico en el sector petroquímico para el desarrollo de sus operaciones.
- **Otros Sectores:** el TPY-NR recibió la visita de la asociación de agentes turísticos de Tarapoto con la finalidad de ampliar sus ofertas turísticas a través de la zona de pasajeros; iniciando las primeras gestiones para un plan turístico sobre el río Huallaga. Así mismo las grandes distribuidoras de alimentos como Alicorp y Tottus visitaron instalaciones del puerto y se encuentra en proceso de evaluación de carga a través del TPY-NR; esto debido a la seguridad en los servicios que ofrece el TPY-NR y en la necesidad de optimizar tiempos y procesos logísticos en la etapa de expansión comercial de dichas compañías en la ciudad de Iquitos.

6. **Marketing Directo.** Se inició diálogo con clientes potenciales utilizando correos electrónicos a fin de comunicar los servicios del TPY-NR y fomentar el intercambio de información corporativa.

- **Servicio Spot Publicitario por Televisión:** Se continuó con el uso de Spots publicitarios a fin de promocionar el TPY-NR; los mensajes fueron transmitidos por RN Noticias (Sarita Producciones) dos (02) ediciones al día de lunes a Domingo, con frecuencia mensual durante todo el 2019.
- **Correos Electrónicos:** la presentación de COPAM vía correo electrónico se realizó acompañada de carta de presentación, PPT corporativo y texto unificado en el correo electrónico, promoviendo el intercambio comercial y los servicios del puerto con los potenciales clientes identificados del estudio de mercado que se realizó en el 2019. El correo del área comercial de contacto es: [comercial@copam.com.pe](mailto:comercial@copam.com.pe).
- **Página Web COPAM:** Se actualizó la página web [www.copam.com.pe](http://www.copam.com.pe) con toda la información referente a tarifas, servicios, noticias, reglamentos, entre otros que se realiza constantemente a fin que el usuario y/o cliente puede tener la información oportuna que requiera. Así mismo se cuenta con un Facebook corporativo (<https://www.facebook.com/copam.com.pe/>) con la finalidad de difundir en redes sociales los servicios efectuados en el TPY-NR.

Como se puede apreciar la política comercial que implementa TPY NR es bastante diversificada y no sólo está orientada a la actividad de cabotaje sino que también busca desarrollarse en el ámbito del comercio exterior, sin embargo, y como se dijo antes, los esfuerzos comerciales se ven limitados ante la imposibilidad de gestionar sus tarifas de los servicio especiales acorde con los volúmenes de carga de

sus clientes, tal y como sucede con el resto de terminales portuarios que operan en el país y en el propio Yurimaguas, como TPY ENAPU.

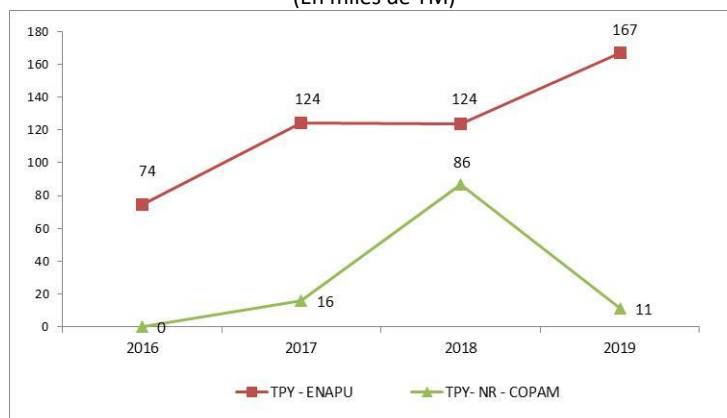
A continuación, presentamos algunos indicadores correspondientes a los servicios portuarios de Yurimaguas (Loreto). Como se podrá apreciar algunos indicadores (como el caso de la carga contenerizada), presentan algunas mejoras por los esfuerzos comerciales realizados por TPY NR, sin embargo, y como se verá en la sección IV, aún son insuficientes por la falta de flexibilidad en las tarifas.

## 2.2 SERVICIOS PORTUARIOS VIGENTES EN YURIMAGUAS

En la ciudad de Yurimaguas (Loreto) existen tres terminales portuarios formales que son Terminal Portuario de Yurimaguas Petroperú (en adelante TPY Petroperú), TPY NR y TPY ENAPU. Adicionalmente, están presentes 8 embarcaderos informales (donde resalta La Boca), que también brindan servicios portuarios, particularmente, a carga unitarizada, que es la que tiene mayor presencia en la región.

De esta forma, la competencia de embarcaderos portuarios informales así como de TPY ENAPU ha limitado las posibilidades de movilizar mayores volúmenes de carga a través de TPY NR. Como se observa, mientras que TPY ENAPU presenta un crecimiento significativo en la movilización de la carga, en el caso de TPY NR, la tendencia es decreciente y sólo representa el 12% de la carga movilizada por ENAPU. Es decir, TPY ENAPU es el que tiene mayor participación de mercado en la carga no contenerizada, que es la que en mayor volumen transita en esta zona (Ver Gráfico N°1).

**Gráfico N°1: Evolución de la Carga Movilizada en Yurimaguas**  
(En miles de TM)

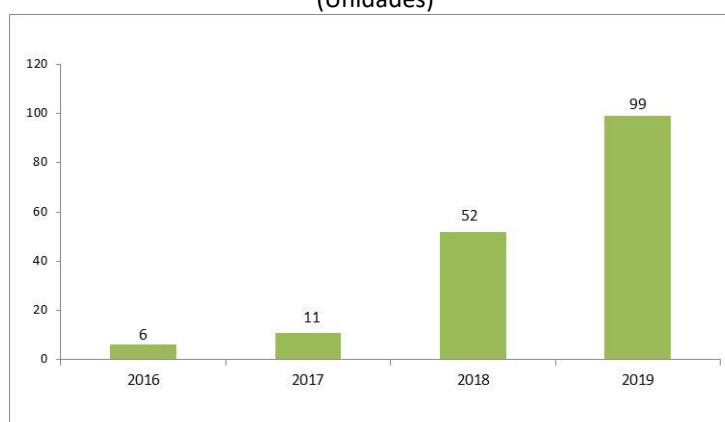


Fuente: APN. Elaboración: COPAM

Cabe precisar, que en el año 2018, el mayor movimiento de carga de TPY NR se debió a la flexibilización que se le dio para desembarcar carga en la zona que está destinada a la ampliación del muelle (fase II de la inversión). Esta situación permitió la llegada de mayores volúmenes de carga que se ven reflejados en las estadísticas del año 2018.

En el caso de la carga contenerizada se observa que ha crecido, sin embargo, en el período 2018-2020, sólo representó alrededor del 2% de la carga total movilizada en la zona de Yurimaguas. La abrumadora presencia de embarcaderos informales incentiva a que la carga se movilice en condiciones bastante precarias y de forma suelta, de ahí que la opción del transporte de carga en contenedor aún sea no predominante en la región. Sin embargo, posiblemente uno de los factores que contribuirá con el crecimiento de este mercado será el desarrollo del comercio exterior en la región, de ahí la importancia de que TPY NR cuente con la denominación de almacén temporal de SUNAT (Ver Gráfico N°2).

**Gráfico N°2: Evolución de la Carga Contenerizada en TPY-NR-COPAM**  
(Unidades)



Fuente: APN. Elaboración: COPAM

En el caso del servicio de pasajeros, la mayor parte de los usuarios opta por los otros embarcaderos porque están más próximos a la ciudad de Yurimaguas y además son menos costosos, en comparación con TPY NR. En otras palabras, en los embarcaderos informales no se realiza ningún pago por el desembarque o embarque de carga y personas.

De esta forma, TPY ENAPU y de los embarcaderos informales estarían compitiendo con TPY NR en ciertos servicios a la carga y pasajeros, lo que estaría impidiendo que la carga en TPY NR crezca en los niveles que se tenían esperados en el momento en que se entregó la Concesión del terminal. Esta opinión ha sido compartida por OSITRAN (2017), así en el punto 79 de su informe titulado “Fijación Tarifaria de un Grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas– Nueva Reforma” se señala que la presencia de los embarcaderos informales así como del TPY ENAPU serían factores que estarían incidiendo en *“la significativa diferencia observada entre las proyecciones de demanda del modelo económico financiero de PROINVERSIÓN y la carga efectivamente movilizada”*, al respecto, OSITRAN dice lo siguiente:

“(…)

79. *La significativa diferencia observada entre las proyecciones de demanda del modelo económico financiero de PROINVERSIÓN y la carga efectivamente movilizada a través del TPY-NR podría obedecer a diversos factores, entre los cuales se encontrarían:*

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- *El retraso en la culminación del proyecto de mejoras de navegabilidad de la Hidrovía Amazónica.*
- **La presencia de embarcaderos informales a lo largo de los ríos Huallaga y Paranapura, tales como La Boca, Abel Guerra, La Ramada, El Vado, Zamora y Garcilazo.**
- **La continuidad de operaciones del terminal portuario operado por la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU (en adelante, el TPY-ENAPU).**
- *El temor de algunos operadores a ser fiscalizados por la autoridad aduanera que cuenta con una oficina en el TPY-NR.*

(...)”

[Subrayado Nuestro]

La clase de carga que se transporta por la zona determina el tipo de navío a ser utilizado. En el año 2019, arribaron alrededor de 2,600 naves, en comparación con el 2016, el número de naves que arribaron a Yurimaguas se incrementó en 80% durante el período en cuestión. Las naves que llegaron son principalmente naves de pasajeros o mixtas (pasajeros y cargas), la cuales representan alrededor del 80% de los navíos que llegaron a esta zona. No obstante, la mayor parte de las naves que transitaban por los embarcaderos de Yurimaguas no consiguieron ser atendidas en el muelle el TPY-NR, por las características propias de la nave. Es por este motivo, que sólo entre el 17% a 18% de las naves que arribaron a esta zona fueron atendidas por TPY NR, en los años 2018 y 2019 (Ver Cuadro N°2).

**Cuadro N°2: Número de Naves en Terminales Portuarios de Yurimaguas**

| Año  | Carga General | Pasajeros | Pasajero Carga | Empujador | Deslizador | Otros | Total | Naves COPAM | %COPAM-Total |
|------|---------------|-----------|----------------|-----------|------------|-------|-------|-------------|--------------|
| 2016 | 42            | 206       | 848            | 132       |            | 165   | 1393  | 2           | 0%           |
| 2017 | 105           | 318       | 951            | 147       |            | 84    | 1605  | 109         | 7%           |
| 2018 | 177           | 1297      | 685            | 184       | 54         | 4     | 2401  | 421         | 18%          |
| 2019 | 198           | 1382      | 676            | 230       |            | 26    | 2512  | 428         | 17%          |

Fuente: APN. Elaboración: COPAM

Los indicadores mostrados en esta sección revelan que se trata de un mercado donde existe competencia formal (e informal) en los servicios portuarios que se ofertan. La presencia de ENAPU con un sistema tarifario donde tiene la opción de negociar con los demandantes de sus servicios porque la mayor parte de estos no están regulados, pone en desventaja a TPY NR que cuenta con un sistema tarifario rígido que no responde prontamente a las condiciones de demanda de la zona. Este desbalance a favor de ENAPU, se refleja en los bajos niveles de carga que se movilizan y en el número nulo de pasajeros que arriban a TPY NR.

En relación a la “rigidez tarifaria” en el punto 224 del informe titulado “Fijación Tarifaria de un Grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas– Nueva Reforma”, el Regulador deja abierta la posibilidad de que TPY NR coloque sus tarifas por debajo del máximo siempre y cuando cuente con la aprobación del Concedente, tal y como lo establece el RETA. Al respecto, el referido punto dice lo siguiente:

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

“(…)

224. *Es importante mencionar que, con la finalidad de promover la demanda de servicios en el TPY-NR, el Concesionario se encuentra en la facultad de implementar una política comercial a fin de brindar descuentos a las tarifas fijadas por el Regulador. **Para ello, deberá observar el procedimiento normado en el RETA<sup>2</sup>, el cual, dada la naturaleza cofinanciada de la concesión, considera contar con la aprobación previa del Concedente, en la medida que dicha política impactaría en el monto del cofinanciamiento.***

(…)”

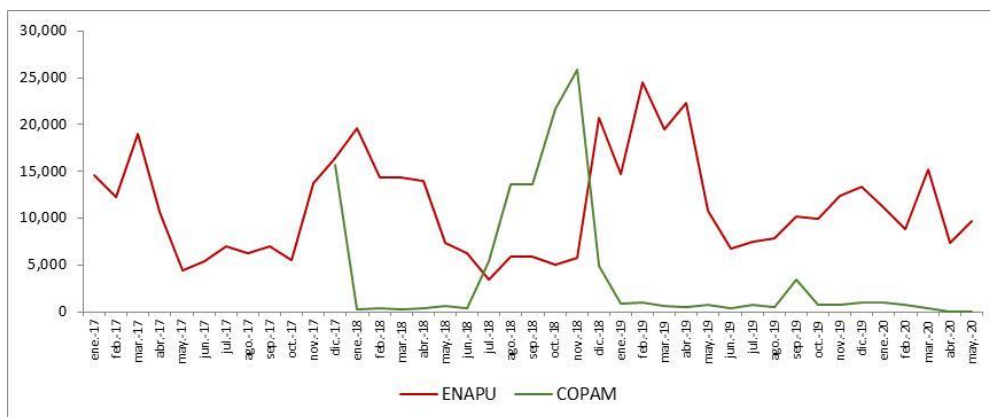
Sin embargo, poner rigideces en las tarifas (solicitar permisos permanentes al Concedente para modificarlas, por ejemplo) no es viable porque en un mercado donde coexiste la formalidad e informalidad, los precios se resuelven en el “instante”, como resultado de los procesos de negociación entre el puerto y los usuarios. En otras palabras, el tiempo que puede tardar el Estado en emitir un dictamen, excede la oportunidad del negocio que se le ofrece al Concesionario, debido a que existen posibilidades de sustituir a TPY NR.

Este tipo de mercado, donde el objetivo de la empresa es captar carga formal de empresas grandes, el tener la opción de modificar las tarifas de los servicios es fundamental para poder ofrecer descuentos que sean atractivos a los dueños o representantes de la carga, particularmente en una situación donde las tarifas no están acordes con la demanda de la zona. Esta situación quedó evidenciada con la operación en el área “sin infraestructura” en el año 2018 donde sólo se cobró el servicio de pesaje a solicitud del cliente. Es decir, con una tarifa más competitiva y ajustes técnicos acordes con las necesidades de la región, los volúmenes de carga de TPY NR se aproximaron bastante a los movilizados por ENAPU e inclusive los superaron. Esto evidencia el grado de sustitución que existe entre ambos terminales portuarios, cuando existe la posibilidad de competir en condiciones similares (Ver Gráfico N°3).

---

<sup>2</sup> Referencia Nuestra:

*Artículo 54.3 En el caso de las concesiones cofinanciadas, las Entidades Prestadoras deben comunicar al concedente su intención de aplicar descuentos, ofertas, paquetes de servicios o promociones en general, indicando su plazo de vigencia y el sustento para su aplicación pudiendo el concedente limitar la aplicación de los mismos. Una vez emitida la opinión favorable por parte del concedente respecto a la aplicación de descuentos, ofertas y promociones en general, resulta de aplicación lo dispuesto en el inciso 50.5 del artículo 50 del Reglamento.”*

**Gráfico N°3: Evolución de la Carga Fraccionada en Terminales Portuarios de Yurimaguas**


Fuente: APN. Elaboración: COPAM.

A continuación, en la siguiente sección definimos el mercado relevante del servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día y se efectúa un análisis de las condiciones de competencia del referido servicio. Como se dijo en la introducción, en el análisis se ha utilizado información proporcionada por TPY NR e información pública.

|                                                                                   |                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 3 DEFINICIÓN DEL MERCADO DEL MERCADO RELEVANTE

#### 3.1 DEFINICIÓN DEL SERVICIO EN CUESTIÓN

Según la APN<sup>3</sup>, el servicio de **almacenamiento portuario** se define como el ***“servicio de custodia y conservación de la carga de terceros que permanece en los lugares de depósito autorizados dentro de la zona portuaria, hasta su entrega a los consignatarios o a quienes representen sus derechos. Para el caso de almacenamiento de combustible líquido, éstas serán prestadas mediante naves o artefactos navales diseñados y autorizadas para tal fin”***.

Al respecto, en el Contrato de Concesión de TPY NR se considera “tres días de almacenamiento libre” en el servicio estándar a la carga. En efecto, en la Cláusula 8.14 del referido Contrato se señala lo siguiente:

##### 8.14 SERVICIOS ESTÁNDAR

*Son aquellos servicios portuarios que, durante el período de vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma 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.*

*La prestación del servicio estándar comprende todas las actividades y cargos inherentes a la prestación de este servicio.*

*Los Servicios Estándar incluyen los siguientes servicios que conforman un servicio integrado de atención:*

- a) Servicios a la nave: comprende la utilización de los amarraderos y el servicio de amarre y desamarre.*
- b) Servicios 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.*

*Los servicios estándar a la carga incluyen 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 estamos ante un servicio integrado.*

Por consiguiente, el Contrato de Concesión establece que COPAM puede cobrar por el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, es decir, una vez concluido los tres días libres. De esta forma, en la actualidad, TPY NR ofrece el servicio de almacenamiento para diferentes tipos de carga (Ver Cuadro N°3).

<sup>3</sup> Ver [http //www.apn.gob.pe/](http://www.apn.gob.pe/)

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°3: Tarifas del Servicio de Almacenamiento de Carga a partir del Cuarto Día**

|                                                              | Unidad              | Tarifa    |
|--------------------------------------------------------------|---------------------|-----------|
| <b>CONTENEDORES LLENOS</b>                                   |                     |           |
| 2.1 DEL DÍA 4 AL DÍA 10                                      | TEU/DÍA             | S/. 22.78 |
| 2.2 DEL DÍA 11 AL DÍA 15                                     | TEU/DÍA             | S/. 24.51 |
| 2.3 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                   | TEU/DÍA             | S/. 29.98 |
| <b>CONTENEDORES VACÍOS</b>                                   |                     |           |
| 2.4 DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                       | TEU/DÍA             | S/. 15.73 |
| 2.5 DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                      | TEU/DÍA             | S/. 17.12 |
| 2.6 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                   | TEU/DÍA             | S/. 22.39 |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN DESCUBIERTO<sup>1/</sup></b> |                     |           |
| 2.7 DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                       | TM/DIA              | S/. 2.96  |
| 2.8 DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                      | TM/DIA              | S/. 2.96  |
| 2.9 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                   | TM/DIA              | S/. 2.96  |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN CUBIERTO</b>                 |                     |           |
| 2.10 DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                      | TM/DIA              | S/. 2.96  |
| 2.11 DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                     | TM/DIA              | S/. 2.96  |
| 2.12 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                  | TM/DIA              | S/. 3.47  |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN REFRIGERADO<sup>2/</sup></b> |                     |           |
| 2.13 DEL DÍA 1 AL DÍA 8                                      | TM/DIA              | S/. 3.41  |
| 2.14 DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                     | TM/DIA              | S/. 3.41  |
| 2.15 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                  | TM/DIA              | S/. 3.47  |
| <b>CARGA RODANTE</b>                                         |                     |           |
| 2.16 DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                      | TM/DIA              | S/. 12.06 |
| 2.17 DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                     | TM/DIA              | S/. 14.92 |
| 2.18 DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                  | TM/DIA              | S/. 22.97 |
| <b>CARGA PELIGROSA</b>                                       |                     |           |
| 2.19 RECARGO POR CARGA PELIGROSA EN CONTENEDORES             | TM/DIA              | 31%       |
| 2.20 RECARGO POR CARGA FRACCIONADA PELIGROSA                 | TM/DIA              | 36%       |
| <b>CARGA DE PROYECTO</b>                                     |                     |           |
| 2.21 RECARGO POR CARGA SOBREDIMENSIONADA                     | TM/DÍA o<br>TEU/DIA | 50%       |

Elaboración y Fuente: COPAM.

A continuación se analizará si existen condiciones de competencia para el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para los diferentes tipos de carga que se listan en el tarifario de COPAM, con la finalidad de establecer si resulta procedente la desregulación del servicio en cuestión. Según el RETA, en el proceso de desregulación tarifaria, OSITRAN es la única entidad competente y la condición para desregular es la existencia de condiciones de competencia, en otras palabras, se debe verificar que TPY NR no dispone de posición dominante en el servicio, para los diferentes tipos de carga. Con este fin, el análisis se divide en dos secciones: la primera está referida a la definición del mercado relevante para el referido servicio, mientras que en la segunda se analizan las condiciones de competencia.

Para la definición del mercado del mercado se consideran dos dimensiones: el mercado del producto o servicio relevante y el mercado geográfico relevante. El primero, incluye todos los bienes o servicios que, desde el punto de vista del consumidor o del usuario, son sustituibles por sus características, precio o usos; así como por las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para su sustitución mientras que el mercado geográfico, considera el conjunto de zonas geográficas donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos de aprovisionamiento del producto o servicio relevante, a los que el usuario podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Ambas dimensiones determinan el mercado relevante sobre el cual se estimará la tenencia o no de posición de dominio por parte del Concesionario.

Sobre el particular, el artículo 6 del Decreto Legislativo 1304, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas señala lo siguiente sobre el mercado relevante:

*“Artículo 6.- El mercado relevante*

*6.1 El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.*

*6.2 El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de la sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.*

*6.3 El mercado geográfico relevante es el conjunto de las zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras de comercio existentes.*

A continuación definimos el mercado de sustitutos del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día en TPY NR.

### **3.2 MERCADO DE SERVICIOS DE SUSTITUTOS**

Para delimitar el mercado de servicio relevante, debe determinarse qué servicio o conjunto de servicios es un sustituto cercano del servicio que oferta TPY NR que es el servicio de almacenamiento de carga contenerizada y no contenerizada a partir del cuarto día. Se entiende por sustitutos cercanos a servicios que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de usuarios. Así de producirse un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio, en el precio del conjunto de servicios seleccionados como relevante, sin que esto provoque que los consumidores opten por terceros servicios, el mercado del servicio estará adecuadamente definido. En otras palabras, ante un incremento en la tarifa del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, los usuarios no tienen más alternativa que pagar el incremento o en su defecto, pueden sustituirlo por otro proveedor.

En este contexto, la oferta de servicios portuarios en la ciudad de Yurimaguas se encuentra conformada por “servicios formales” (terminales portuarios fluviales) y “servicios informales” (embarcaderos). Para nuestro análisis vamos a considerar esta división.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### **TERMINALES PORTUARIOS FLUVIALES**

La oferta formal de servicios portuarios se encuentra conformada por tres terminales portuarios: TPY ENAPU, TPY PETROPERU y TPY NR. A continuación analicemos si TPY PETROPERU o TPY ENAPU forman parte del mercado relevante del servicio.

- **TPY PETROPERU**

El 27 de agosto de 2003, mediante Resolución Directoral N° 0544-2003/DCG, la Dirección de Capitanías y Guardacostas otorgó a la empresa PETROPERU S.A. el derecho de uso de área acuática para la instalación de UN (1) artefacto naval flotante (pontón) denominado “INTUTO”, con matrícula IQ-8907-AF, para la descarga de combustible, ocupando una área acuática de 343.80 m<sup>2</sup>, ubicado en el margen izquierda del río Huallaga, distrito de Yurimaguas, provincia del Alto Amazonas, departamento de Loreto.

Posteriormente, a través de la Resolución Directoral N° 0449-2006/DCG de fecha 2 de noviembre de 2006, la Dirección de Capitanías y Guardacostas otorgó a la empresa PETROPERU S.A. el derecho de uso de área acuática de 1,014.375 m<sup>2</sup>, para la instalación de UN (1) artefacto naval flotante (pontón) denominado “INTUTO”, con matrícula IQ-8907-AF y un (1) área para efectuar operaciones de descarga de barcasas, ubicado en el margen izquierda del río Huallaga, distrito de Yurimaguas, provincia del alto Amazonas, departamento de Loreto.

Recientemente, el 20 de enero de 2020, mediante Resolución N° 0007-2020-APN-DIR, otorgó la habilitación portuaria del Terminal Portuario Fluvial de Yurimaguas, el cual, mantiene su ubicación a orillas del margen izquierdo del río Huallaga y la boca del río Parapapura en el barrio La Boca, distrito de Yurimaguas. En la misma resolución se establece que el referido terminal será de titularidad pública y uso privado, con alcance regional y la actividad esencial que se desarrollará será la movilización de hidrocarburos y precisa que es un terminal especializado en este tipo de carga.

En este caso particular, las zonas de almacenamiento de TPY PETROPERU se encuentran en la Planta de Yurimaguas. La referida área únicamente se destina para hidrocarburos, tipo de carga, que no puede ser almacenada en TPY NR. Adicionalmente, este terminal tiene un carácter privado, como lo refiere la Resolución de la APN, es decir, no brinda servicios a personas o empresas particulares, sino que está exclusivamente destinado a PETROPERU, por lo tanto, TPY PETROPERU no forma parte del mercado de sustitutos por dos razones:

- (i) No dispone de la infraestructura para prestar el servicio de almacenamiento de carga seca o refrigerada no contenerizada y contenerizada.
- (ii) TPY PETROPERU es de uso privado por lo tanto no puede ser usado por los dueños o representantes de carga que demanda los servicios de TPY NR.

Por lo tanto, ante un supuesto incremento de precios en TPY NR, TPY PETROPERU no es una opción para los usuarios de TPY NR.

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- **TPY ENAPU**

Según la página web de ENAPU<sup>4</sup>, TPY ENAPU está ubicado en el distrito de Yurimaguas, provincia del Alto Amazonas, departamento de Loreto, a 100 metros del Río Huallaga, en congruencia con el Río Paranapura. Este terminal dispone de áreas para brindar el servicio de almacenamiento. Al respecto, en el documento titulado “Memoria Anual 2019” de ENAPU se señala lo siguiente:

*El Terminal Portuario de Yurimaguas, ubicado en la provincia de Alto Amazonas departamento de Loreto, constituye un terminal de lanchonaje fluvial que atiende a las naves y carga desde y hacia la ciudad de Iquitos. Cuenta con 02 zonas definidas, una donde funciona el área administrativa, almacén, taller, balanza y **zonas de almacenaje (18,425.14 m<sup>2</sup>)**; y otra zona donde se encuentra reubicado el muelle flotante, en la orilla del río Huallaga.*

En el referido documento, ENAPU precisa lo siguiente:

**Almacenes y zonas de almacenaje**

**El Terminal Portuario de Yurimaguas mantuvo durante el 2019 una mitad de su almacén de carga alquilada a la Cervecería San Juan S.A., y la otra, a la empresa de cemento Madec Loreto S.A.C. Sus zonas de almacenaje A y B han funcionado también para similares propósitos pues almacena cajas con botellas vacías de cerveza, chatarra, cajas de motos, entre otros.**

**Cuadro n.º 8 Dimensiones del almacén y zonas de almacenaje del TP de Yurimaguas**

| Áreas         | Dimensiones          |
|---------------|----------------------|
| Almacén N° 01 | 2,676 m <sup>2</sup> |
| Zona A        | 998 m <sup>2</sup>   |
| Zona B        | 550 m <sup>2</sup>   |

Fuente: ENAPU S.A.

Por lo tanto, según ENAPU, el total del Almacén N°01 (2,676 m<sup>2</sup>) se encontraba alquilado para almacenar dos productos cerveza y cemento, mientras que las otras áreas zona A y zona B quedaban a disposición de diferentes tipos de carga. Es decir, más del 60% de su capacidad ya estaba comprometida con carga. Cabe precisar, que la mayor proporción de carga que se moviliza por Yurimaguas corresponde a productos para el abastecimiento a la ciudad de Iquitos (mercadería general, sal, arroz, maíz, azúcar, productos lácteos, madera, cemento, productos perecibles) y también desembarque procedente de Iquitos, que corresponde a carga general (madera, pescado salado, aceite, botellas vacías) y de Pucallpa (cerveza), con destino a la región San Martín, nor oriente y norte de Perú”.

<sup>4</sup><http://www.enapu.com.pe>

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

El área de almacenamiento de TPY ENAPU está conformado por áreas de almacenamiento cubierto y descubierto, sin embargo, este terminal no cobra un “precio” diferenciado por utilizar la zona techada o no techada del almacén (Ver Imagen N ° 1).

#### IMAGEN N°1: Infraestructura de Zonas de Almacén en TPY ENAPU



Extraído: “Memoria Anual 2019”.pp 37. ENAPU.

Por lo tanto, desde el punto de vista de la infraestructura, TPY NR y TPY ENAPU presentan similares características. Sin embargo, a diferencia de TPY NR, TPY ENAPU no dispone de almacenes refrigerados para carga fresca. Con excepción de este tipo de carga, el resto sí puede ser almacenado en TPY ENAPU. Esta similitud en las áreas de almacenamiento se refleja en la condiciones del servicio que ofrecen.

Como sucede en TPY NR, en el tarifario de ENAPU se establece el desglose del servicio de almacenamiento. Es decir, aplican tres tramos que ENAPU denomina, “primer período”, “segundo período” y tercer período”. El “primer período” va del día 04 al 10, el “segundo período” va del 11 al 20, mientras que el “tercer período” es del día 21 para adelante. Asimismo, en el tarifario se considera el almacenamiento de carga “no contenerizada” (fraccionada, rodante, sólida a granel) y contenedores con carga y vacíos. No considera carga perecible o refrigerada, como sí sucede en TPY NR. Otra diferencia importante, es que no existe un precio diferenciado para el servicio de almacenaje de carga peligrosa o de proyecto y como antes se mencionó, tampoco existe un cobro diferenciado por servicio de almacén cubierto y descubierto. Finalmente, se debe mencionar que el último tarifario publicado por ENAPU<sup>5</sup> se encuentra vigente del 01.01.2020 al 30.06.2020 (Ver Cuadro N°4).

<sup>5</sup> [http://www.enapu.com.pe/enapu/puertos\\_pt/terminal-de-yurimaguas/](http://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-yurimaguas/) fecha de ingreso:23/07/20

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°4: Precios por Servicio de Almacenamiento 4to día – TPY ENAPU**

| TARIFAS TRÁFICO DE CABOTAJE                                     |                                   |       |        |       |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------|--------|-------|
| TERMINALES PORTUARIOS DE IQUITOS, YURIMAGUAS Y PUERTO MALDONADO |                                   |       |        |       |
| VIGENTES DEL 01.01.2020 AL 30.06.2020                           |                                   |       |        |       |
| EN SOLES                                                        |                                   |       |        |       |
| CONCEPTO                                                        |                                   | S/.   | I.G.V. | TOTAL |
| <b>SERVICIOS NO REGULADOS</b>                                   |                                   |       |        |       |
| <b>Art. 208</b>                                                 | <b>ALMACENAMIENTO DE CARGA</b>    |       |        |       |
|                                                                 | <b>Por Tonelada de peso / Día</b> |       |        |       |
|                                                                 | Carga Fraccionada                 |       |        |       |
| *                                                               | Primer período                    | 0.56  | 0.1    | 0.67  |
| *                                                               | Segundo período                   | 0.86  | 0.16   | 1.02  |
| *                                                               | Tercer período                    | 1.13  | 0.2    | 1.33  |
|                                                                 | Carga Rodante                     |       |        |       |
| *                                                               | Primer período                    | 5.71  | 1.03   | 6.74  |
| *                                                               | Segundo período                   | 8.57  | 1.54   | 10.11 |
| *                                                               | Tercer período                    | 11.42 | 2.06   | 13.48 |
|                                                                 | Carga Sólida a granel             |       |        |       |
| *                                                               | Primer período                    | 0.07  | 0.01   | 0.08  |
| *                                                               | Segundo período                   | 0.1   | 0.02   | 0.12  |
| *                                                               | Tercer período                    | 0.13  | 0.02   | 0.16  |
|                                                                 | <b>Por T.E.U. / Día</b>           |       |        |       |
|                                                                 | Contenedores con Carga            |       |        |       |
| *                                                               | Primer período                    | 7.14  | 1.29   | 8.42  |
| *                                                               | Segundo período                   | 10.73 | 1.93   | 12.66 |
| *                                                               | Tercer período                    | 14.28 | 2.57   | 16.85 |
|                                                                 | Contenedores Vacíos               |       |        |       |
| *                                                               | Primer período                    | 3.59  | 0.65   | 4.23  |
| *                                                               | Segundo período                   | 5.01  | 0.9    | 5.92  |
| *                                                               | Tercer período                    | 7.14  | 1.29   | 8.42  |

Fuente y Elaboración: ENAPU. Fecha de Ingreso: 23.07.2020

Con respecto a los cobros de servicio de almacén para carga fraccionada peligrosa o de proyecto, mencionado anteriormente, ENAPU no realiza cobros diferenciados por estos tipos de carga, pero sí les brinda dicho servicio. Por ejemplo, en su tarifario sólo aparece la “tarifa de uso” de muelle para el servicio de carga fraccionada. Sin embargo, por TPY ENAPU se descargan balones de gas llenos y se embarcan vacíos, lo que corresponden a carga peligrosa. De acuerdo con su tarifario, se les aplicaría la tarifa de “uso de muelle” de carga fraccionada. Es decir, TPY ENAPU brinda los servicios de almacén a la carga peligrosa y de manera similar a la de proyecto, pero sin aplicar tarifas diferenciadas, por lo tanto, potencialmente puede brindar el servicio de almacenamiento para estos tipos de carga ya que dispone el área necesaria para brindar. (Ver Imagen N°2).

**IMAGEN N° 2**


Como se observa, el esquema de cobros de TPY ENAPU es muy similar al que utiliza TPY NR, y lo más importante, ambos TPY tienen áreas destinadas a prestar el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, las cuales, según ENAPU estarían ocupadas en casi un 60%. Por consiguiente, en el supuesto que TPY NR incrementara sus tarifas, los usuarios pueden sustituirlo por los servicios que ofrece ENAPU en carga contenerizada y no contenerizada seca, cuyos precios son muy menores (Ver Cuadro N°5)

**Cuadro N°5: Cargas que pueden ser Almacenadas en TPY ENAPU y TPY NR**

| TPY ENAPU           | TPY NR                                                    |
|---------------------|-----------------------------------------------------------|
| CONTENEDORES LLENOS | CONTENEDORES LLENOS                                       |
| CONTENEDORES VACÍOS | CONTENEDORES VACÍOS                                       |
| CARGA FRACCIONADA   | CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN<br>DESCUBIERTO <sup>1/</sup> |
| CARGA SÓLIDA GRANEL | CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN<br>CUBIERTO                  |
|                     | CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN<br>REFRIGERADO <sup>2/</sup> |
| CARGA RODANTE       | CARGA RODANTE                                             |
|                     | CARGA PELIGROSA                                           |
|                     | CARGA DE PROYECTO                                         |

Elaboración: COPAM

Por consiguiente, se puede afirmar que en el mercado relevante del servicio portuario de almacenamiento de carga a partir del cuarto día que es prestado por TPY NR se encuentra TPY ENAPU

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

en la provisión del servicio para carga contenerizada y no contenerizada seca. Sin embargo, para el caso del servicio de almacenamiento de carga fraccionada refrigerada sólo está TPY NR.

### ***Embarcaderos Informales***

Consideramos a los embarcaderos informales en el análisis del mercado del servicio porque el Estado Peruano los está considerando dentro de la oferta de servicios portuarios nacional de manera temporal. En efecto, en la Resolución Directoral N°0034-2020-APN-DIR, APN incorpora de manera excepcional y temporal en el Sistema Nacional Portuario, mientras dure la emergencia sanitaria dispuesta por la Autoridad de Salud a los embarcaderos “Abel Guerra” y “La Boca”.

En este contexto, las características principales de estos embarcaderos son:

- **No cobro de tarifas:** en el caso de los embarcaderos informales, una de las principales características es la inexistencia de cobros por los “servicios” que prestan. Ni la nave, ni la carga ni los pasajeros tienen que pagar algo por utilizarlos. El precio igual a cero incentiva el uso intensivo de estos embarcaderos.
- **Carencia de equipamiento e infraestructura:** Un rasgo adicional que también presentan es que no disponen equipamiento o infraestructura, en general se trata de zonas que aprovechan del curso del río que hacen propicio la recalada de naves, así como la movilización de carga y pasajeros. En la mayor parte de los casos, la mercadería es trasladada por estibadores que son contratados en la mayor parte de los casos, por los dueños de la carga.
- **Carga No Unitarizada:** la mayor parte de la carga que se moviliza por estos embarcaderos es carga no unitarizada y responde a la oferta y demanda diaria de la zona. Es decir, a través de estos embarcaderos se traslada la producción agrícola de la zona y también se recepciona productos que requiere la zona, como pueden ser abarrotos.
- **Comercio informal:** otro rasgo de estos embarcaderos, es que a través de ellos se puede movilizar mercadería informal, ya que en ellos no existe control de la SUNAT, por ejemplo.

A continuación, evaluamos si algunos de estos servicios podrían ser incorporados en el mercado de sustitutos del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día. Para ello, utilizamos como referencia el informe titulado “*Consultoría para la elaboración del análisis de la informalidad portuaria en las principales ciudades de la Amazonía: Yurimaguas, Pucallpa e Iquitos – rev. 1.1*” Indesmar (2009) (Ver Tabla N°1)

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Tabla N°1: Embarcaderos Informales en el Distrito de Yurimaguas (Loreto)**

| Embarcadero           | Ubicación                                                                                                           | Infraestructura e equipo (I&E)                                                                                                                                                                                               | Servicios                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Naves                        | Tarifas           |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------|
| Los Maderos           | Asentamiento Humano “Los Maderos” – margen derecho del río Paranapura                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E - Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                    | Desembarque o embarque de carga por dueños de carga.                                                                                                                                                                                                                                              | Menor a 10 UAB               | No cobran tarifas |
| El Vado               | Barrio Aguamiro, en la intersección de la calles San Miguel y Av. Iquitos, en la margen derecho del río Paranapura, | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E - Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                    | Desembarque o embarque de carga por dueños de carga.                                                                                                                                                                                                                                              | Menor a 10 UAB               | No cobran tarifas |
| La Boca               | Barrio La Boca, en la confluencia del río Huallaga con el río Paranapura.                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E- Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                     | Desembarque o embarque por estibadores                                                                                                                                                                                                                                                            | Mayor a 100 UAB              | No cobran tarifas |
| Zamora – 15 de agosto | Entre las calles Zamora y 15 de agosto, en la margen izquierda del río Huallaga                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E- Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                     | Desembarque o embarque por estibadores                                                                                                                                                                                                                                                            | Mayor a 250 UAB              | No cobran tarifas |
| Abel Guerra           | Barrio Santa Rosa, margen izquierdo río Huallaga                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E- Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                     | Desembarque o embarque por estibadores                                                                                                                                                                                                                                                            | Motonaves fluviales y botes. | No cobran tarifas |
| Garcilazo             | Barrio Garcilazo, margen izquierdo río Huallaga.                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E- Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                     | Desembarque o embarque de carga por dueños de carga.                                                                                                                                                                                                                                              | Motonaves fluviales y botes. | No cobran tarifas |
| Aguirre La Loretana   | Calle La Loretana, margen izquierdo río Huallaga.                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe I&amp;E- Sólo rivera de río.</li> <li>No cuenta con áreas de almacenamiento.</li> </ul>                                                                                     | Desembarque o embarque de carga por dueños de carga.                                                                                                                                                                                                                                              | Motonaves fluviales y botes. | No cobran tarifas |
| La Ramada             | margen izquierda del río Huallaga, inmediatamente aguas abajo del río Shanusi,                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe Infraestructura- Sólo rivera de río.</li> <li>Dispone cargador frontal.</li> <li>Cuenta con áreas de almacenamiento al aire libre para material de construcción.</li> </ul> | Diferentes sistemas de embarque / descarga según el producto, la arena, cemento, ladrillos son embarcados por estibadores, mientras que la piedra chancada, tubos y bloques de concreto son embarcados por cargadores frontales u otros equipos particulares llevados por los dueños de la carga. |                              |                   |

Fuente: “Consultoría para la elaboración del análisis de la informalidad portuaria en las principales ciudades de la Amazonía: Yurimaguas, Pucallpa e Iquitos – rev. 1.1” Indesmar (2009). Publicado en :

<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/acuatico/documentos/estudios/Estudio%20de%20Informalidad.pdf>

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Del análisis realizado se desprende que los embarcaderos informales no disponen de la infraestructura necesaria para brindar el servicio de almacenamiento. Asimismo, la mayor parte de los usuarios de estos terminales embarcan o desembarcan su mercadería de manera directa, es decir, de la nave al camión o viceversa, por lo tanto, no requieren de ese servicio.

En resumen, en el mercado de sustitutos del servicio de TPY NR, únicamente podría estar el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día que es brindado por TPY ENAPU. Ambos terminales portuarios ofrecen servicios similares para carga de contenedores y no contenerizada seca. Sin embargo, en el mercado del servicio de almacenamiento para carga perecible únicamente está TPY NR.

### 3.3 MERCADO GEOGRÁFICO

Como señala el artículo 6° del Decreto Legislativo, el mercado geográfico es *“el conjunto de las zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante”*. Sobre el particular en Figari et.al<sup>6</sup> se señala *“que de acuerdo a las Merger Guidelines, a efectos de definir el mercado geográfico relevante, la autoridad de competencia se preguntará a qué otras fuentes de aprovisionamiento acudirán los consumidores de imponérseles un incremento de precios “pequeño pero significativo y no transitorio” del producto relevante en la zona donde lo venían consumiendo”*

En otras palabras, para definir el mercado geográfico de este servicio, deberíamos preguntarnos si se da un incremento de las tarifas de almacenamiento de carga a partir del cuarto día de TPY NR, entonces, qué otras opciones tendrían en Yurimaguas los usuarios de este servicio. Sobre el particular se puede afirmar lo siguiente:

- i. TPY PETROPERU, si bien está próximo a TPY NR, sin embargo no dispone de áreas de almacenamiento para productos secos o fríos, por lo tanto, no podría considerarse dentro del mercado geográfico.
- ii. Embarcaderos Informales: como en el anterior caso se encuentran próximas TPY NR, en promedio, la distancia no supera los 9 Km. Sin embargo, como ya se señaló antes, en estos terminales se practica la transferencia directa, es decir, no disponen de infraestructura que les permita ofrecer el servicio de almacenamiento.
- iii. TPY ENAPU: como los casos anteriores se encuentran próximo a TPY NR, a una distancia de 8 Km por vía terrestre. Como se dijo antes, este terminal dispone de las facilidades portuarias necesarias para poder brindar el servicio de almacenamiento para carga contenerizada y no contenerizada seca, en condiciones similares a las que ofrece TPY NR. Sin embargo, la principal

<sup>6</sup> Figari H, Gomez H y Zuñiga M “Hacia una metodología para la definición del mercado relevante y la determinación de la existencia de posición de dominio” INDECOPI.

|                                                                                   |                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b> |
|                                                                                   | <b>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</b>                                   |

diferencia que se dan entre uno y otro terminal, es en el almacenamiento de carga refrigerada, que TPY ENAPU no puede brindar porque no dispone del equipamiento necesario para poder brindar este servicio.

En conclusión, podemos afirmar que en el mercado relevante del servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día, TPY ENAPU compite directamente con TPY NR, por lo tanto, el servicio puede ser provisto por ambas empresas bajo condiciones similares, pero con diferencias importantes en la formación de los precios del servicio. El único servicio de almacenamiento donde TPY NR no tiene competencia sería en el de carga perecible o congelada (Ver Tabla N°2)

**Tabla N°2: Mercado Relevante del Servicio de Almacenamiento de Carga**

| Tipo de Carga          | TPY ENAPU           | TPY NR                                                                                                |
|------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Carga Seca</b>      | CONTENEDORES LLENOS | CONTENEDORES LLENOS                                                                                   |
|                        | CONTENEDORES VACÍOS | CONTENEDORES VACÍOS                                                                                   |
|                        | CARGA FRACCIONADA   | CARGA FRACCIONADA EN<br>ALMACÉN DESCUBIERTO <sup>1/</sup><br>CARGA FRACCIONADA EN<br>ALMACÉN CUBIERTO |
|                        | CARGA RODANTE       | CARGA RODANTE                                                                                         |
|                        | CARGA PELIGROSA     | CARGA PELIGROSA                                                                                       |
|                        | CARGA DE PROYECTO   | CARGA DE PROYECTO                                                                                     |
|                        | CARGA SÓLIDA GRANEL |                                                                                                       |
| <b>Carga Perecible</b> |                     | CARGA FRACCIONADA EN<br>ALMACÉN REFRIGERADO <sup>2/</sup>                                             |

Elaboración y Fuente: COPAM.

### 3.4 ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL SERVICIO

Corresponde establecer si existen condiciones de competencia en la provisión del servicio de almacenamiento de carga (contenerizada y no contenerizada) a partir del cuarto día. Es decir, determinar si existe algún grado de competencia entre TPY- NR y TPY ENAPU o por el contrario existe poder de mercado de alguna de las partes. Al respecto el Banco Mundial (1996)<sup>7</sup> define el poder de

<sup>7</sup> Extraído de “Glosario de Terminos Relativos a la Economía de las Organizaciones Industriales y a las Leyes sobre la Competencia”. Desarrollo del Sector Privado e Instituto del Desarrollo Económico. Banco Mundial.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

mercado, como la capacidad de una empresa (o grupo de empresas) de aumentar y mantener los precios por encima del nivel que prevalecería bajo condiciones de competencia se denomina poder sobre el mercado o poder de monopolio. El ejercicio del poder sobre el mercado conduce a una reducción de la producción y una pérdida del bienestar económico (...)"

Con respecto a este concepto Motta (2018)<sup>8</sup> señala que *"El poder de mercado es un concepto fundamental en la economía del derecho de competencia. Se refiere a la capacidad que tiene una empresa para aumentar los precios por encima de un cierto nivel competitivo, o precio de referencia, de manera rentable. Puesto que el precio más bajo posible que una empresa puede cobrar de manera rentable es un precio igual al costo marginal de producción. Según este autor, el concepto de "dominancia de mercado" que se utiliza en la ley de competencia europea, puede interpretarse como una situación en la que una empresa posee un **"alto grado de poder de mercado que le permite cobrar precios "bastante cercanos" a los que cobraría un monopolista"**.*

La competencia inter-portuario puede definirse como un proceso en el cual un usuario de una infraestructura portuario tiene un sustituto económicamente factible para aquella facilidad en otra localidad. Del análisis del mercado geográfico se desprende que existe competencia inter-portuario en entre el TPY NR y el TPY ENAPU para el servicio de almacén de carga contenerizada y no contenerizada seca a partir del cuarto día. En este mercado, a continuación analizamos el comportamiento de los precios y tarifas.

## ANÁLISIS DE LAS TARIFAS DE TPY NR Y PRECIOS DE TPY ENAPU

Del análisis comparativo entre las tarifas de TPY NR y los precios de TPY ENAPU se desprende lo siguiente:

- En TPY NR se cobra una tarifa establecida por el Regulador, mientras que en TPY ENAPU se cobra un precio que es fijado libremente por la empresa portuaria y que puede variar en función de los volúmenes de carga.
- En TPY NR y TPY ENAPU el servicio es cobrado en soles y las unidades de cobro son las mismas, es decir, toneladas día para carga no contenerizada y TEUs día para carga contenerizada.
- En TPY NR y TPY ENAPU, se diferencian los cobros que se realizan por almacenar contenedores llenos o vacíos. Es decir, en ambos casos, el contenedor lleno tiene una tarifa o precio mayor que el vacío.
- En el caso particular de la carga fraccionada, TPY ENAPU no diferencia entre almacén cubierto y descubierto. Mientras que TPY NR tiene una tarifa diferenciada.
- En el tarifario de TPY ENAPU se considera un precio por el servicio de almacenamiento de carga sólida a granel. Mientras que TPY NR, no brinda este servicio.

<sup>8</sup> "Teoría de Competencia. Teoría y Práctica". Ed. FCE, UNAM, COFECE y CIDE. México.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- TPY NR tiene tarifas para el servicio de almacenamiento a la carga peligrosa y de proyecto. TPY ENAPU brinda este servicio para carga “peligrosa” y de “proyecto” pero sólo cobra el precio de “carga fraccionada”. En el artículo 208° de tu tarifario vigente (31 de octubre de 2018) se dice que la “carga peligrosa- No explosivo de Clase 1 del Código IMDG” podrá permanecer almacenada 3 días.
  - En el tarifario de TPY NR se incluye la tarifa por almacenamiento de carga refrigerada o perecible. En el caso de TPY ENAPU no se brinda este servicio porque no dispone del equipamiento e infraestructura necesaria.
  - Con respecto a los períodos de almacenamiento, TPY NR y TPY ENAPU ofrecen tres días libres de almacenamiento para la carga de cabotaje (Artículo 208 de tarifario vigente de ENAPU). A partir del cuarto día se inicia el cobro del servicio. Sin embargo, para los tipos de carga puede otorgar hasta 10 días libres (Artículo 208 de tarifario vigente de ENAPU). Sin embargo por tratarse de servicios no regulados, ENAPU podría ofrecer más días de almacenamiento libres para la carga de cabotaje, esto estaría sucediendo en el caso del cemento por eso que los usuarios indican que pueden tener costo cero de almacenaje.
  - En el caso de TPY ENAPU, los periodos adicionales de almacenamiento son fijos para todas las cargas. Es decir, el período 1, empieza en el día 4 y concluye en el día 10, mientras que el período 2, empieza en el día 11 y concluye en el día 20. Por último, el período 3 se inicia a partir del día 21.
- En el caso de TPY NR, también se consideran tres períodos, pero no son homogéneos como TPY ENAPU. Por ejemplo, el período 1 para la carga contenerizada llena empieza el día 4 y concluye el día 10, mientras que para el contenedor vacío, el período 1 concluye el día 8 (Ver Cuadro N°6.1).

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°6.1: Tarifas y Precios en el Servicio de Almacenamiento a partir del Cuarto Día (en S/)**

| TIPO DE CARGA                                                | UNIDAD           | TPY NR | TIPO DE CARGA                                   | UNIDAD  | TPY ENAPU |
|--------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------------------------------------------------|---------|-----------|
| <b>CONTENEDORES LLENOS</b>                                   |                  |        | <b>CONTENEDORES LLENOS</b>                      |         |           |
| DEL DÍA 4 AL DÍA 10                                          | TEU/DÍA          | 22.78  | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TEU/DÍA | 7.14      |
| DEL DÍA 11 AL DÍA 15                                         | TEU/DÍA          | 24.51  | DEL 11 AL DÍA 20                                | TEU/DÍA | 10.73     |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TEU/DÍA          | 29.98  | DEL 21 EN ADELANTE                              | TEU/DÍA | 14.28     |
| <b>CONTENEDORES VACÍOS</b>                                   |                  |        | <b>CONTENEDORES VACÍOS</b>                      |         |           |
| DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                           | TEU/DÍA          | 15.73  | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TEU/DÍA | 3.59      |
| DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                          | TEU/DÍA          | 17.12  | DEL 11 AL DÍA 20                                | TEU/DÍA | 5.01      |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TEU/DÍA          | 22.39  | DEL 21 EN ADELANTE                              | TEU/DÍA | 7.14      |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN DESCUBIERTO<sup>1/</sup></b> |                  |        | <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN DESCUBIERTO</b> |         |           |
| DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                           | TM/DÍA           | 2.96   | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TM/DÍA  | 0.56      |
| DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                          | TM/DÍA           | 2.96   | DEL 11 AL DÍA 20                                | TM/DÍA  | 0.86      |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TM/DÍA           | 2.96   | DEL 21 EN ADELANTE                              | TM/DÍA  | 1.13      |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN CUBIERTO</b>                 |                  |        | <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN CUBIERTO</b>    |         |           |
| DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                           | TM/DÍA           | 2.96   | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TM/DÍA  | 0.56      |
| DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                          | TM/DÍA           | 2.96   | DEL 11 AL DÍA 20                                | TM/DÍA  | 0.86      |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TM/DÍA           | 3.47   | DEL 21 EN ADELANTE                              | TM/DÍA  | 1.13      |
| <b>CARGA RODANTE</b>                                         |                  |        | <b>CARGA RODANTE</b>                            |         |           |
| DEL DÍA 4 AL DÍA 8                                           | TM/DÍA           | 12.06  | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TM/DÍA  | 5.71      |
| DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                          | TM/DÍA           | 14.92  | DEL 11 AL DÍA 20                                | TM/DÍA  | 8.57      |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TM/DÍA           | 22.97  | DEL 21 EN ADELANTE                              | TM/DÍA  | 11.42     |
|                                                              |                  |        | <b>CARGA SOLIDA A GRANEL</b>                    |         |           |
|                                                              |                  |        | DEL DÍA 4 AL DÍA 10                             | TM/DÍA  | 0.07      |
|                                                              |                  |        | DEL 11 AL DÍA 20                                | TM/DÍA  | 0.1       |
|                                                              |                  |        | DEL 21 EN ADELANTE                              | TM/DÍA  | 0.13      |
| <b>CARGA PELIGROSA</b>                                       |                  |        |                                                 |         |           |
| RECARGO POR CARGA PELIGROSA EN CONTENEDORES                  | TM/DÍA           | 31%    |                                                 |         |           |
| RECARGO POR CARGA FRACCIONADA PELIGROSA                      | TM/DÍA           | 36%    |                                                 |         |           |
| <b>CARGA DE PROYECTO</b>                                     |                  |        |                                                 |         |           |
| RECARGO POR CARGA SOBREDIMENSIONADA                          | TM/DÍA o TEU/DÍA | 50%    |                                                 |         |           |
| <b>CARGA FRACCIONADA EN ALMACÉN REFRIGERADO<sup>2/</sup></b> |                  |        |                                                 |         |           |
| DEL DÍA 1 AL DÍA 8                                           | TM/DÍA           | 3.41   |                                                 |         |           |
| DEL DÍA 9 AL DÍA 15                                          | TM/DÍA           | 3.41   |                                                 |         |           |
| DEL DÍA 16 EN ADELANTE                                       | TM/DÍA           | 3.47   |                                                 |         |           |

Fuente: COPAM y ENAPU. Elaboración: COPAM.

Con respecto, al comportamiento de las tarifas de ENAPU, entre el tarifario vigente desde el 2009 hasta el 30 de octubre de 2018 y el vigente, se observa un aumento del 33% en el precio de los servicios de almacenamiento. Los mayores incrementos tarifarios se dan en carga rodante y de contenedores (llenos y vacíos). Es decir, tomando como referencia las tarifas de almacenamiento de TPY NR a partir del cuarto día, ENAPU aumentó el costo de su servicio (Ver Cuadro N°6.2).

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p align="center"><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p align="center">TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°: 6.2: Evolución de las Tarifas de ENAPU**

| Servicio de Almacenamiento | Tarifario 2009 |      |       | Tarifario 2018 (Vigente) |      |       | Var%Precios |
|----------------------------|----------------|------|-------|--------------------------|------|-------|-------------|
| Por Tonelada de peso / Día | S/             | IGV  | Total | S/                       | IGV  | Total |             |
| Carga Fraccionada          |                |      |       |                          |      |       |             |
| * Primer período           | 0.44           | 0.08 | 0.52  | 0.56                     | 0.1  | 0.67  | <b>29%</b>  |
| * Segundo período          | 0.63           | 0.11 | 0.74  | 0.86                     | 0.16 | 1.02  | <b>38%</b>  |
| * Tercer período           | 0.84           | 0.15 | 0.99  | 1.13                     | 0.2  | 1.33  | <b>34%</b>  |
| Carga Rodante              |                |      |       |                          |      |       |             |
| * Primer período           | 4.25           | 0.76 | 5.01  | 5.71                     | 1.03 | 6.74  | <b>35%</b>  |
| * Segundo período          | 6.34           | 1.14 | 7.48  | 8.57                     | 1.54 | 10.11 | <b>35%</b>  |
| * Tercer período           | 8.46           | 1.52 | 9.98  | 11.42                    | 2.06 | 13.48 | <b>35%</b>  |
| Carga Sólida a granel      |                |      |       |                          |      |       |             |
| * Primer período           | 0.05           | 0.01 | 0.063 | 0.07                     | 0.01 | 0.08  | <b>27%</b>  |
| * Segundo período          | 0.08           | 0.01 | 0.092 | 0.1                      | 0.02 | 0.12  | <b>30%</b>  |
| * Tercer período           | 0.11           | 0.02 | 0.125 | 0.13                     | 0.02 | 0.16  | <b>28%</b>  |
| Por T.E.U. / Día           |                |      |       |                          |      |       |             |
| Contenedores con Carga     |                |      |       |                          |      |       |             |
| * Primer período           | 5.27           | 0.95 | 6.22  | 7.14                     | 1.29 | 8.42  | <b>35%</b>  |
| * Segundo período          | 7.92           | 1.43 | 9.35  | 10.73                    | 1.93 | 12.66 | <b>35%</b>  |
| * Tercer período           | 10.61          | 1.91 | 12.52 | 14.28                    | 2.57 | 16.85 | <b>35%</b>  |
| Contenedores Vacíos        |                |      |       |                          |      |       |             |
| * Primer período           | 2.65           | 0.48 | 3.13  | 3.59                     | 0.65 | 4.23  | <b>35%</b>  |
| * Segundo período          | 3.71           | 0.67 | 4.38  | 5.01                     | 0.9  | 5.92  | <b>35%</b>  |
| * Tercer período           | 5.31           | 0.95 | 6.26  | 7.14                     | 1.29 | 8.42  | <b>35%</b>  |

Fuente: ENAPU.

Con respecto a los niveles de tarifas de TPY NR y de precios de ENAPU, se observa que los precios de ENAPU se encuentran muy por debajo de las tarifas de TPY NR. En promedio, las tarifas de COPAM para el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, se encuentran entre 100% y 300% por encima que el precio que es cobrado por ENAPU (Ver Cuadro N°7.1)

**Cuadro N°7.1: Costos de Almacenamiento a partir del 4to día en TPY NR y TPY ENAPU (en S/).**

| Tipo de Carga                 | Terminal Portuario | <u>Día 4</u> | <u>Día 10</u> | <u>Día 11</u> | <u>Día 15</u> | <u>Día 16</u> | <u>Día 20</u> | <u>Día 21</u> | <u>Día 25</u> |
|-------------------------------|--------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Carga Fraccionada Cubierto    | COPAM              | 2.96         | 2.96          | 2.96          | 2.96          | 3.47          | 3.47          | 3.47          | 3.47          |
|                               | ENAPU              | 0.56         | 0.56          | 0.86          | 0.86          | 0.86          | 0.86          | 1.13          | 1.13          |
|                               | Diferencia (en %)  | 429%         | 429%          | 244%          | 244%          | 303%          | 303%          | 207%          | 207%          |
| Carga Fraccionada Descubierta | COPAM              | 2.96         | 2.96          | 2.96          | 2.96          | 2.96          | 2.96          | 2.96          | 2.96          |
|                               | ENAPU              | 0.56         | 0.56          | 0.86          | 0.86          | 0.86          | 0.86          | 1.13          | 1.13          |
|                               | Diferencia (en %)  | 429%         | 429%          | 244%          | 244%          | 244%          | 244%          | 162%          | 162%          |
| Carga Rodante                 | COPAM              | 12.06        | 14.92         | 14.92         | 14.92         | 22.97         | 22.97         | 22.97         | 22.97         |
|                               | ENAPU              | 5.71         | 5.71          | 8.57          | 8.57          | 8.57          | 8.57          | 11.42         | 11.42         |
|                               | Diferencia (en %)  | 111%         | 161%          | 74%           | 74%           | 168%          | 168%          | 101%          | 101%          |
| Carga Contenedor Lleno        | COPAM              | 22.78        | 22.78         | 24.51         | 24.51         | 29.98         | 29.98         | 29.98         | 29.98         |
|                               | ENAPU              | 7.14         | 7.14          | 10.73         | 10.73         | 10.73         | 10.73         | 14.28         | 14.28         |
|                               | Diferencia (en %)  | 219%         | 219%          | 128%          | 128%          | 179%          | 179%          | 110%          | 110%          |
| Carga Contenedor Vacío        | COPAM              | 15.73        | 17.12         | 17.12         | 17.12         | 22.39         | 22.39         | 22.39         | 22.39         |
|                               | ENAPU              | 3.59         | 3.59          | 5.01          | 5.01          | 5.01          | 5.01          | 7.14          | 7.14          |
|                               | Diferencia (en %)  | 338%         | 377%          | 242%          | 242%          | 347%          | 347%          | 214%          | 214%          |

Elaboración: COPAM.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Al tratarse de un servicio que es similar, el usuario del servicio selecciona aquel proveedor que le ofrece el menor precio. Por la enorme diferencia que existe entre la tarifa de TPY NR y el precio de TPY ENAPU (de más de 100%), otras variables, como podría ser la “calidad del servicio” resultan irrelevantes para los usuarios. Al respecto, en el Anexo 1 se presenta el email de un cliente que desiste de seguir con TPY NR por los elevados costos de almacenamiento, en comparación con el costo de ENAPU, que de acuerdo con el propio cliente tienden a cero.

En este orden de ideas, resulta evidente que en el mercado relevante del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día, TPY NR no tiene posición de dominio porque parafraseando lo que dice Motta, *no tiene capacidad para aumentar los precios por encima de un cierto nivel competitivo, o precio de referencia, de **manera rentable***. Esto último se evidencia en el Reporte de Contabilidad Regulatoria del TPY NR donde se observa que la rentabilidad operativa del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante es negativa al nivel tarifario vigente y que únicamente se hace positiva si se incluye una proporción del PAMO. De esta forma, un incremento tarifario sólo generaría una menor rentabilidad.

En conclusión, del análisis comparativo de las tarifas de TPY NR y precio de TPY ENAPU se desprende lo siguiente:

- 1º. Las tarifas de TPY NR para el referido servicio se encuentran entre 100% y 300% por encima que las tarifas de TPY ENAPU. Este significativo diferencial entre las tarifas de TPY NR y los precios de TPY ENAPU obligara necesariamente a TPY NR a reajustar estos valores a un nivel que les permita competir con ENAPU.
- 2º. El tener la posibilidad de fijar precio a TPY NR, le va permitir negociar con sus clientes precios en función de su volúmenes de carga (como sucede en todos los terminales portuarios), lo cual, incidirá en mayor carga en el terminal, que no sólo va a beneficiar al proyecto, sino que también va ser beneficioso para el Estado porque va a poder recaudar más por servicio estándar. Por ejemplo, en el mes de agosto de 2020 se realizó una operación con carga de cemento, como resultado de esta operación, la concesión facturó por esta operación S/ 27,132.63 por concepto de servicio estándar a la carga, ingresos que directamente son recaudados a favor del cofinanciamiento del Concedente. Lastimosamente, por el costo del servicio de almacenamiento, el cliente desistió tomar este servicio y sólo acepto operar a través del TPY NR siempre y cuando, la carga se embarcara en un tiempo que no supere los 03 días libres de almacenamiento.
- 3º. No existe posibilidad que TPY NR cobre por encima de las tarifas que actualmente están fijadas. Si la posición dominante se define como la capacidad que tiene una empresa de incrementar sus precios por los que se obtendría en condiciones de competencia, pues en este caso, resulta evidente que TPY NR no tiene posición dominante, ya que su objetivo no es aumentar, sino disminuir las tarifas con la finalidad de poder competir con TPY ENAPU.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4º. Tampoco tendría posición dominante, inclusive en los productos que es único ofertante como es el caso del almacenamiento de carga refrigerada porque al no ser utilizado el servicio es una muestra que la tarifa está por encima de la demanda, por lo tanto, se requiere reajustarla hacia abajo, con la finalidad de hacerla atractiva a los potenciales clientes de esa zona.

5º. Un detalle importante a acotar es que los precios de ENAPU podrían estar más cercanos a las tarifas de TPY NR, sin embargo, esto no sucede porque los precios de ENAPU estarían reflejando la disponibilidad a pagar de los dueños o representante de la carga por el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.

Por lo tanto, existen condiciones de competencia inter-portuario que permite que los usuarios tengan como opción diferente al del TPY NR, en donde se pueda llevar a cabo el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día a menor precio.

## BARRERAS A LA ENTRADA

Asimismo en el mercado relevante definido previamente, no existen barreras para que TPY ENAPU participe del mismo, con excepción del almacenamiento de carga refrigerada, donde existe una barrera de tipo estructural, que impide a ENAPU acceder al mercado. Es decir, el equipamiento e infraestructura que dispone TPY NR, el mismo que fue incluido en el terminal de acuerdo con lo que establecía el Contrato de Concesión. Por lo tanto, según el Banco Mundial (1996)<sup>9</sup> se trata de una barrera estructural, porque se origina en “las características básicas de la industria, como la tecnología”.

Similar situación se da en el caso de los contenedores. Si bien ENAPU puede proveer el servicio de almacenamiento de contenedores, sin embargo, no lo hace porque los contenedores están llegando únicamente a TPY NR. El motivo de comportamiento es que TPY NR dispone de equipamiento especializado para el embarque y desembarque de contenedores, así como otros servicios complementarios para contenedores (por ejemplo, tomas de energía para contenedores *reefer*), que podrían estarle dando cierta ventaja sobre ENAPU. Por consiguiente, en el caso del servicio de almacenamiento de contenedores a partir del cuarto día, el equipamiento para brindar otros servicios diferentes al almacenamiento, estaría operando como una barrera estructural.

Asimismo, el Banco Mundial refiere que también pueden existir barreras estratégicas, las mismas que se encuentran vinculadas con “*algún tipo de conducta preferencial excluyente por parte la empresa afianzada*”. Según se desprende del análisis realizado previamente, no existe ningún comportamiento estratégico por parte de TPY NR con la finalidad de evitar el ingreso de TPY ENAPU al mercado del servicio. Por ejemplo, TPY NR no está integrado verticalmente, ni tiene contratos de exclusividad con ninguna empresa que requiera o demande el servicio de almacenamiento. Por lo tanto, TPY ENAPU

<sup>9</sup> Ver “Glosario de Términos Relativos a la Economía de las Organizaciones Industriales y las Leyes sobre Competencia”. Instituto de Desarrollo Económico. Banco Mundial.

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

puede acceder al mercado y una muestra de ello es el movimiento que tiene en su almacén de acuerdo con lo reportado en su Memoria del año 2019, el cual, está ocupado en más de un 60%.

Por último, incorporamos las barreras legales, las que pueden impedir el acceso al mercado, al respecto, Tarziján y Paredes (2001)<sup>10</sup> señalan que **“las barreras legales tienen su origen en la normativa y corresponden a aquellas a través de las cuales, por algún cuerpo legal, se impide o al menos se encarece la entrada de nuevas empresas en una industria”** [Subrayado Nuestro]

En este caso particular, la asimetría regulatoria que existe entre TPY NR y TPY ENAPU que consiste en que a TPY NR se le exige el cumplimiento de una tarifa fija mientras que TPY ENAPU puede fijar libremente precios, **“encarece la entrada de TPY NR al mercado del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día”** y le impide competir en igualdad de condiciones con TPY ENAPU. Esta situación no sólo perjudica a TPY NR, sino que limita que el Concedente pueda reducir el monto del cofinanciamiento a través de una mayor recaudación de ingresos por concepto de servicios estándar, principalmente.

## CONCENTRACIÓN DE MERCADO

El nivel de concentración de un mercado está determinado por la barreras que impiden el acceso de competidores al mercado. De esta forma, mientras más barreras estructurales, estratégicas o legales existan, mayor será el nivel de concentración. En el caso particular del mercado de almacenamiento de carga a partir del cuarto día, se ha evidenciado que existen barreras estructurales atribuidas a ventajas tecnológicas que tiene TPY NR sobre TPY ENAPU y también existen barreras legales, vinculadas con la asimetría regulatoria que encarece la entrada de TPY NR al mercado.

Al respecto, el nivel de concentración se mide con el índice de Herfindahl y Hirshman (HHI), según Dammer et.al (2013)<sup>11</sup>, el Índice de Herfindahl y Hirshman (HHI) se calcula como la sumatoria de las participaciones de mercado de las empresas al cuadrado. De esta forma, según estos autores, *“un valor de HHI cercano a 1 (cuando se toman las participaciones como fracciones, como por ejemplo, 0.5 para una participación de la mitad del mercado) o 10,000 (cuando se toman los valores de los porcentajes de las participaciones, como por ejemplo 50 para una participación de la mitad de mercado) indica que el mercado está altamente concentrado, siendo en el caso extremo un monopolio. Por otro lado, un valor de HHI cercano a cero indica el mercado desconcentrado, representado en el caso extremo un situación de competencia perfecta”*.

Como una variable “proxy” vamos a utilizar los volúmenes de carga que ingresaron a los terminales portuarios y que son publicados por la Autoridad Portuaria Nacional. Los resultados muestran que el mercado de carga fraccionada y rodante se está concentrando en favor de ENAPU, llegando casi a una situación de monopolio. En el caso de los contenedores, TPY NR concentra el 100% del mercado, sin

<sup>10</sup> Ver “Organización Industrial para la estrategia empresarial” Pearson. Prentice Hall.Chile.

<sup>11</sup> Dammert, Molinelli y Carbajal (2013) “Teoría de la Regulación Económica” Ed. Universidad San Martín de Porres.

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

embargo, los volúmenes que moviliza de esta carga son poco significativos, en comparación con los de carga fraccionada (Ver Cuadro N°8).

**Cuadro N°8: Indicadores de Concentración de Mercado**

| Tipo de Carga | Año  | TPY ENAPU | TPY NR | Participación de Mercado |        | HHI           |
|---------------|------|-----------|--------|--------------------------|--------|---------------|
|               |      |           |        | TPY ENAPU                | TPY NR |               |
| Fraccionada   | 2017 | 122,286   | 15,668 | 89%                      | 11%    | <b>7,987</b>  |
|               | 2018 | 122,724   | 87,494 | 58%                      | 42%    | <b>5,140</b>  |
|               | 2019 | 159,932   | 11,289 | 93%                      | 7%     | <b>8,768</b>  |
|               | 2020 | 52,299    | 2,244  | 96%                      | 4%     | <b>9,211</b>  |
| Rodante       | 2017 | 3,534     | 130    | 96%                      | 4%     | <b>9,316</b>  |
|               | 2018 | 769       | 942    | 45%                      | 55%    | <b>5,051</b>  |
|               | 2019 | 7,301     | 333    | 96%                      | 4%     | <b>9,165</b>  |
|               | 2020 | 527       | 22     | 96%                      | 4%     | <b>9,234</b>  |
| Contenedor    | 2017 | 26        | 18     | 59%                      | 41%    | <b>5,165</b>  |
|               | 2018 | 0         | 83     | 0%                       | 100%   | <b>10,000</b> |
|               | 2019 | 0         | 187    | 0%                       | 100%   | <b>10,000</b> |
|               | 2020 | 0         | 217    | 0%                       | 100%   | <b>10,000</b> |

Fuente: APN-COPAM. Elaboración: COPAM.

Nota. - El 2020 es con corte al mes de Julio

Con relación a los índices de concentración conviene hacer algunas precisiones:

- I. La “asimetría regulatoria” está ocasionando una mayor concentración del mercado en carga fraccionada y rodante en favor de ENAPU, haciendo casi nula la participación de TPY NR. Esta mayor concentración se manifiesta en el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día, donde los principales clientes de TPY NR se retiran por el alto nivel de las tarifas, como es el caso del cemento.
- II. Si bien TPY NR tiene el 100% del mercado de contenedores, sin embargo, existe la competencia potencial TPY ENAPU. En efecto, de acuerdo con su tarifario, ENAPU está en capacidad de ofrecer el servicio de almacenamiento para contenedores llenos o vacíos. Adicionalmente, TPY NR tiene todos los incentivos a aplicar una política de descuentos agresiva como parte de su política comercial, con la finalidad de atraer más carga y ganar por volumen y no precio. Por consiguiente, no tiene posibilidad de ejercer poder de mercado en el referido servicio.
- III. Adicionalmente, la carga en contenedor que se moviliza por TPY NR no es tan significativo. Según las estadísticas de APN, entre los años 2019-2020, la carga contenerizada sólo representó un 2% de la carga total que se movilizó por TPY NR y TPY ENAPU. De este porcentaje, sólo alrededor del 24% de este tipo de carga utiliza los almacenes a partir del cuarto día.

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## PODER DE NEGOCIACIÓN DE LOS USUARIOS O DEMANDANTES

Las empresas que demandan el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día (y en general los otros servicios) de COPAM son empresas formales, las cuales tienen poder de negociación porque tienen la opción de sustituir TPY NR por TPY ENAPU. Por ejemplo, en el caso del cemento, la única empresa que distribuye este producto través de los puertos de Yurimaguas es cementos Pacasmayo, que es propietaria de Cementos Selva S.A. empresa que se encuentra ubicada en Tarapoto (San Martín). Esta empresa en el año 2019, representó el 80% de las ventas del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día. Sin embargo, luego desistió de continuar con TPY NR por que le resultaba muy oneroso el servicio y optó por la opción de ENAPU (Ver Cuadro N°9).

**Cuadro N°9: Uso del Servicio de Almacén a partir del 4to día por Empresa (en Kg)**

| Producto             | Empresa                                               | 2017           | 2018           | 2019             | 2020           |
|----------------------|-------------------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| Accesorios de Moto   | LEXMART CARGO S.A.C.                                  | 41,420         | 142,470        | 57,600           |                |
|                      | PERU INVERSIONES Y SERVICIOS E.I.R.L.                 | 78,900         |                |                  |                |
|                      | JOSEPH S.A.C.                                         |                | 19,000         |                  |                |
|                      | YALPORT SAC                                           |                |                | 3,360            |                |
|                      | <b>Total</b>                                          | <b>120,320</b> | <b>161,470</b> | <b>60,960</b>    | <b>0</b>       |
| Cemento              | BIDDLE INC S.A.C.                                     |                |                | 109,520          |                |
|                      | CONSULTORIAS, OBRAS Y SERVICIOS DEL AMAZONAS E.I.R.L. |                |                | 1,425,890        |                |
|                      | <b>Total</b>                                          |                | <b>0</b>       | <b>1,535,410</b> | <b>0</b>       |
| Chatarra             | RANSA COMERCIAL S.A                                   |                | 30,520         | 140,790          | 122,750        |
|                      | <b>Total</b>                                          |                | <b>30,520</b>  | <b>140,790</b>   | <b>122,750</b> |
| Estructura Metálicas | LEXMART CARGO S.A.C.                                  |                | 6,000          |                  |                |
|                      | MULTIVENTAS Y SERVICIOS ANYMAR S.R.L.                 |                | 41,210         |                  |                |
|                      | MOREY GOMEZ ALEJANDRO                                 |                |                | 21,620           |                |
|                      | EMPRESA DE TRANSPORTES CESAR TOMAS S.R.L.             |                |                | 73,640           |                |
|                      | <b>Total</b>                                          |                | <b>47,210</b>  | <b>95,260</b>    |                |
| Madera               | XYLEM WATER SOLUTIONS PERU S.A.                       |                | 132,800        |                  |                |
|                      | GUEVARA HORN JOISY JOBARI                             |                |                | 34,080           |                |
|                      | INVERSIONES PMP E.I.R.L.                              |                |                | 15,460           |                |
|                      | COMERCIO INTERNACIONAL AMAZONICO E.I.R.L.             |                |                |                  | 64,820         |
|                      | MADERERA ROLANDO E.I.R.L.                             |                |                |                  | 23,540         |
|                      | MADERAS Y CONSTRUCCIONES AMAZONAS EIRL                |                |                |                  | 47,150         |
|                      | <b>Total</b>                                          |                | <b>132,800</b> | <b>49,540</b>    | <b>135,510</b> |
| Tripley              | LAMINADOS Y MANUFACTURAS DE MADERA SAC                |                | 18,070         |                  |                |
|                      | <b>Total</b>                                          |                | <b>18,070</b>  |                  |                |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

Nota. - El 2020 es con corte al mes de Julio

En el caso de la carga contenerizada se suscribieron algunos Acuerdos Comerciales con empresas que movilizan este tipo de carga, como, por ejemplo, Rio Costa Logística. A ellos se les aplicaron descuentos a la tarifa del servicio estándar, sin embargo, esto se torna insuficiente para hacer atractivo el ingreso de carga al almacén. Parafraseando la Resolución de OSITRAN citada en la sección I del presente informe, podemos decir que el Concesionario no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre los usuarios respecto al servicio de almacenamiento de contenedores a partir del cuarto día, ya que el TPY

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

NR no cuenta con un volumen de carga de contenedores atractivo<sup>12</sup> y requiere realizar descuentos en sus tarifas (Ver Cuadro N°10).

**Cuadro N°10: Uso del Almacén a partir del 4to día por Empresa (en contenedores)**

| Producto     | Empresa                                            | 2017     | 2018      | 2019      | 2020      |
|--------------|----------------------------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Contenedores | B Y V COMERCIALIZADORA S.R.L.                      |          |           | 10        |           |
|              | BIDDLE INC S.A.C.                                  |          |           | 10        |           |
|              | CORPORACION RIO COSTA E.I.R.L.                     |          |           |           | 3         |
|              | INMOBILIARIA Y CONSTRUCTORA ALBERA E.I.R.L.        | 2        | 10        |           |           |
|              | INVERSIONES EN GRANOS Y PESCADO AMAZONICO E.I.R.L. |          |           | 1         | 1         |
|              | INVERSIONES NH. E.I.R.L.                           | 2        |           |           |           |
|              | J Y B LOGISTICA INTEGRAL E.I.R.L.                  |          |           |           | 22        |
|              | PERU INVERSIONES Y SERVICIOS E.I.R.L.              | 1        | 1         |           |           |
|              | RIO COSTA LOGISTICA REFRIGERADA E.I.R.L.           |          |           | 3         | 4         |
|              | SERVICIOS MULTIMODALES HNOS MEZA EIRL              |          |           |           | 2         |
|              | TU PREFERIDA E.I.R.L.                              |          | 2         |           |           |
|              | ZGROUP S.A.C.                                      |          |           |           | 1         |
|              | <b>Total</b>                                       | <b>5</b> | <b>13</b> | <b>24</b> | <b>33</b> |

Fuente: COPAM. Elaboración: Autor

Nota. - El 2020 es con corte al mes de Julio

Por lo tanto, se puede concluir que los usuarios o dueños de la carga tienen poder de negociación con TPY NR en el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día, por dos razones: (i) tienen la opción de sustituirlo por TPY ENAPU y (ii) los volúmenes de carga que han utilizado el referido servicio no superan el 5% de la capacidad total de almacenamiento<sup>13</sup>, por lo tanto TPY NR siempre tendrá incentivos a ofrecer precios competitivos con la finalidad de incrementar la demanda del proyecto y de mejorar el cofinanciamiento del Concedente.

Del análisis de las condiciones de competencia se desprende lo siguiente:

- Como lo señaló el informe de tarifario de OSITRAN (2017) titulado “Fijación Tarifaria de un Grupo de Servicios Especiales en el Terminal Portuario de Yurimaguas– Nueva Reforma”, “*la significativa diferencia observada entre las proyecciones de demanda del modelo económico financiero de PROINVERSIÓN y la carga efectivamente movilizada*” se debería entre otras cosas a la competencia de TPY ENAPU. En efecto, según se desprende del análisis de las condiciones de competencia, ENAPU es el principal competidor de TPY NR en el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día para carga contenerizada y no contenerizada (seca).
- TPY NR no tiene posición de dominio en el servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día en fraccionada seca y rodante, en ambos enfrenta competencia directa de TPY ENAPU, quién tiene la mayor participación de mercado. Los precios de ENAPU son significativamente menores, en comparación con los de TPY NR.
- En el caso de la carga de contenedores TPY NR tiene la mayor participación de mercado; sin embargo, no tiene posición dominante porque las condiciones regulatorias y de mercado, le

<sup>12</sup>Ver Sección IV del presente informe.

<sup>13</sup> Ver Sección IV.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

impiden cobrar por encima de la condiciones de competencia. En este contexto, la flexibilización de las tarifas (precios) permitirá aplicar políticas de descuento en función de los volúmenes de carga. En otras palabras, TPY NR tiene incentivos a reducir y no incrementar precios por encima de los niveles competitivos porque todos los movimientos en precios que realice se encuentran acotados por la competencia de ENAPU.

- La existencia de ENAPU en el mercado, así como los bajos niveles de almacenamiento en TPY NR (y que con mayor precisión se grafican en la sección IV), le da un enorme poder de negociación a los usuarios, restándole cualquier posibilidad de tener posición dominante a TPY NR.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### IV. IMPACTO DE LA ASIMETRÍA REGULATORIA

Para medir el impacto de la “asimetría regulatoria” entre TPY NR y TPY ENAPU hemos construido un indicador que hemos denominado “indicador de tasa de ocupación del almacén”. Lo que mide este indicador es el porcentaje del almacén que no ha sido utilizado por TPY NR en el período 2017-2019 como consecuencia del diferencial que existe entre las tarifas y precios de ENAPU. Para ello, partimos de la existencia de tres espacios destinados para el almacenamiento en TPY NR, estos son: almacén cubierto para carga seca y refrigerada no contenerizada, almacén descubierto para carga no contenerizada y almacén para contenedores.

##### ***Almacén Cubierto***

De acuerdo con lo especificado en el Contrato de Concesión (Propuesta Técnica), el área del almacén total es de 6,092 M2, de este total el área disponible para almacenaje es de 4402 M2 (64 M x 63 M) la altura máxima del almacén es de 10.89 M, sin embargo, su altura media es de 7.20 M, por lo tanto, su capacidad instalada máxima es de 31,694 M3

En el período 2017-2020, los productos de carga fraccionada que más demandaron las instalaciones del TPY NR fueron accesorios de moto, cemento, madera, estructuras metálicas y triplay, los que movilizaron alrededor de 4 millones y medio de TM, lo que representó alrededor del 19% de la carga movilizada durante ese período. Con excepción de los tubos, el resto de productos utilizaron el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.

En efecto, mayoritariamente los productos antes referidos permanecieron en el almacén entre 01 y 10 días. Siendo los días con mayor volumen de carga entre el día 2 y 3 de almacenamiento adicional en el período 2017-2020.

Cabe precisar, que en los años 2017 y 2018, la carga de este tipo que se destinó al almacén estaba entre 15% y 10% del total de la carga, mientras que en los años 2019 y 2020, esta aumentó a 34% y 22%, respectivamente. Sin embargo, debe notarse que productos como el cemento que representó el 80% de la carga almacenada en el 2019 han dejado de utilizar este servicio este año por las altas tarifas de almacenamiento (Ver Cuadro N°11).

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>COPAM</b><br>Concesionaria Puerto Amazonas S.A. | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b><br><br><b>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°11: Almacenamiento de Carga Fraccionada: 2017 -2020 en TPY NR**

| Productos               | Año  | Días de Almacenamiento |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | Total en Almacén<br>(En TM) | Total Carga<br>(En TM) | % Almacén |
|-------------------------|------|------------------------|-------|------|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-------|----|-----|---|---|-------|-----------------------------|------------------------|-----------|
|                         |      | 1                      | 2     | 3    | 4   | 5   | 6   | 7  | 8  | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22-42 | 43 | >43 |   |   |       |                             |                        |           |
| Accesorios de Moto      | 2017 | 66                     | 3     | 9    | 8   | 3   | 26  | 5  |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 120                         | 812                    | 15%       |
|                         | 2018 | 76                     | 0     | 47   | 24  | 4   |     | 3  | 1  |   |    | 7  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 161                         | 847                    | 19%       |
|                         | 2019 | 24                     | 7     |      | 12  | 2   |     | 11 |    |   |    |    |    |    | 6  |    |    |    | 1  |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 61                          | 208                    | 29%       |
|                         | 2020 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 36                     | 0%        |
| Cemento                 | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2019 | 64                     | 648   | 662  |     |     | 161 |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 1,535                       | 2,662                  | 58%       |
|                         | 2020 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
| Chatara Varios Met.     | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 | 31                     |       |      |     | 8   |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 31                          | 116                    | 26%       |
|                         | 2019 | 26                     | 25    |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    | 82 |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 141                         | 1,152                  | 12%       |
|                         | 2020 | 58                     |       |      | 65  |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 123                         | 310                    | 40%       |
| Estructura Metalica     | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 |                        | 6     |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 6                           | 414                    | 1%        |
|                         | 2019 | 74                     |       | 22   |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 19 | 22 |    |       |    |     |   |   | 136   | 940                         | 15%                    |           |
|                         | 2020 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 236                    | 0%        |
| Madera                  | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 | 28                     | 0     | 0    | 25  | 25  | 3   | 0  | 26 |   |    |    |    |    |    |    |    | 27 |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 133                         | 1,072                  | 12%       |
|                         | 2019 | 34                     |       | 15   |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 50                          | 412                    | 12%       |
|                         | 2020 |                        | 55    | 16   | 40  |     | 8   | 8  |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    | 9   |   |   |       | 136                         | 481                    | 28%       |
| Tripley                 | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 | 7                      | 11    |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 18                          | 996                    | 2%        |
|                         | 2019 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 315                    | 0%        |
|                         | 2020 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 95                     | 0%        |
| Fraccionada Cubierta    | 2017 | 50                     |       |      | 4   | 26  |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 81                          | 1,535                  | 5%        |
|                         | 2018 | 223                    | 116   | 45   | 86  | 33  | 51  | 5  | 14 |   | 2  | 10 | 10 |    |    |    |    |    |    | 48 | 13 |    | 15    |    | 17  |   |   | 554   | 4,120                       | 13%                    |           |
|                         | 2019 | 134                    | 121   | 41   | 16  | 22  | 16  | 35 | 6  |   |    | 7  | 6  | 10 | 11 | 0  | 9  | 0  | 83 | 21 | 22 | 1  | 61    | 0  | 16  |   |   | 349   | 4,397                       | 8%                     |           |
|                         | 2020 | 144                    | 47    | 34   | 14  |     |     | 14 | 19 | 3 | 1  | 15 | 3  | 2  | 3  |    |    |    |    | 2  |    |    | 61    |    | 151 |   |   | 239   | 2,690                       | 9%                     |           |
| Fraccionada Descubierta | 2017 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0                           | 0                      |           |
|                         | 2018 | 0.18                   |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       | 0.18                        | 13                     |           |
|                         | 2019 |                        | 0.01  | 0.41 |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     |   |   |       |                             |                        |           |
|                         | 2020 |                        |       |      |     |     |     |    |    |   |    |    |    |    | 5  |    |    |    | 1  |    |    | 1  | 5     |    |     |   |   |       |                             |                        |           |
| Total                   | 2017 | 117                    | 3     | 9    | 13  | 29  | 26  | 5  | 0  | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0   | 0 | 0 | 201   | 2,348                       | 9%                     |           |
|                         | 2018 | 364                    | 133   | 92   | 135 | 62  | 54  | 7  | 41 | 0 | 2  | 18 | 10 | 0  | 0  | 0  | 0  | 27 | 0  | 48 | 13 | 0  | 15    | 0  | 17  |   |   | 903   | 7,566                       | 12%                    |           |
|                         | 2019 | 356                    | 800   | 741  | 27  | 31  | 177 | 46 | 6  | 0 | 0  | 7  | 6  | 10 | 11 | 0  | 9  | 0  | 83 | 21 | 22 | 1  | 61    | 0  | 16  |   |   | 2,272 | 10,085                      | 23%                    |           |
|                         | 2020 | 202                    | 101   | 50   | 120 | 0   | 8   | 22 | 19 | 3 | 1  | 15 | 3  | 2  | 3  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 61    | 9  | 151 |   |   | 497   | 3,848                       | 13%                    |           |
|                         |      | 1,038                  | 1,038 | 893  | 294 | 122 | 264 | 79 | 66 | 3 | 3  | 39 | 19 | 12 | 14 | 0  | 9  | 27 | 83 | 68 | 35 | 1  | 137   | 9  | 185 |   |   | 3,874 | 23,846                      | 16%                    |           |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

Nota. - El 2020 es con corte al mes de Julio

Con respecto al almacén cubierto refrigerado, éste sólo fue utilizado una vez durante todo el período de la operación. Estos almacenes son encendidos semanalmente para evitar que se dañen.

Con respecto a la carga rodante, se observa una caída drástica en el período 2017 -2020 del uso del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día. Entre los años 2018 y 2020, la carga almacenada decreció en más de 100% (Ver Cuadro N°12)

**Cuadro N°12 Almacenamiento de Carga Rodante (en TM)**

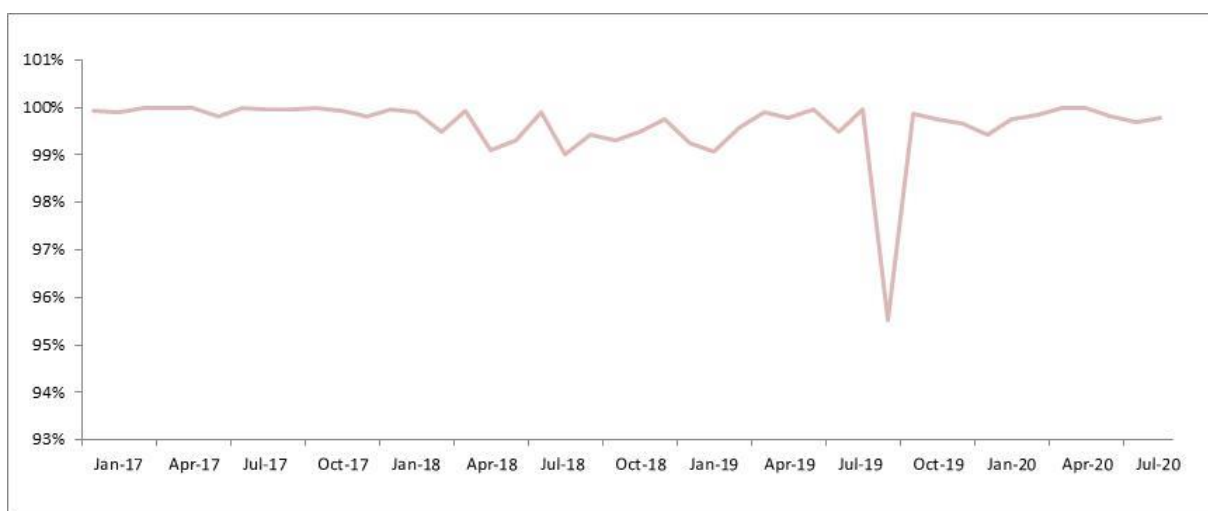
| Días                  | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------|------|------|------|------|
| 1                     |      | 17   | 26   |      |
| 2                     |      |      | 7    |      |
| 9                     |      |      | 2    |      |
| 11                    |      | 2    |      |      |
| 12                    |      | 19   |      |      |
| 14                    |      | 8    |      |      |
| 23                    |      | 1    |      |      |
| 64                    |      | 15   |      |      |
| 81                    |      |      |      | 2    |
| Total Almacen (en TM) |      | 61   | 35   | 2    |
| Total Carga (en TM)   | 130  | 942  | 333  | 22   |
| % Almacenaje          | 0%   | 6%   | 11%  | 11%  |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

Nota. - El 2020 es con corte al mes de Julio

Ahora bien, si bien es cierto que se incrementó el volumen de carga fraccionada almacenada a partir del cuarto día, sin embargo, es poco significativo según el indicador de tasa de ocupación que se ha estimado. Según esta medición la tasa de ocupación del almacén bordea el 100% en el período 2017-2020, inclusive considerando el período libre de almacenamiento. En septiembre del 2019 se observa el menor nivel de ocupación, la razón es la movilización de carga de cemento en esa fecha (Ver Gráfico N°4).

**Gráfico N° 4: Evolución de Tasa de Ocupación de Almacén Cubierto en MT3 de TPY – NR para Carga Fraccionada y Rodante**



Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

De esta forma, en el caso del almacén cubierto, el alto nivel del indicador de tasa de ocupación de almacenamiento de carga fraccionada seca y rodante, está por encima del 90%, el cual está revelando que las diferencias que existen entre las tarifas de TPY NR y los precios de TPY ENAPU está ocasionando el desuso de los almacenes. Es decir, los usuarios optan por dejar TPY NR para movilizarse a la opción menos costosa que es ENAPU.

### ***Almacén Descubierto para Carga Fraccionada***

El almacén descubierto tiene un área de alrededor 7,998 M2, asumiendo que la carga pueda apilarse hasta 3M del altura, entonces, el área total sería de 23,994 M3. En este espacio se almacena principalmente chatarra, equipamiento y maquinaria pesada, tubos, entre otros. La tasa de ocupación del almacén esta alrededor del 1%, por consiguiente, como en el anterior caso, el espacio sin usar del área de almacenamiento está cercano al 100%.

Cabe precisar que durante el período 2017-2020, si bien es cierto, que más carga ingresó a almacenamiento en el año 2020, sin embargo, en promedio sólo el 17% de la carga fue almacenada y como se dijo antes aún los volúmenes son poco representativos para el área que se dispone (Cuadro N°13).

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>COPAM</b><br>Concesionaria Puerto Amazonas S.A. | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b><br><br>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°13: Almacenamiento de carga en zona Descubierta**

| Productos             | Año  | Días de Almacenamiento |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | Total en Almacén (En TM) | Total Carga (En TM) | % Almacén |
|-----------------------|------|------------------------|------|------|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-------|----|-----|--------------------------|---------------------|-----------|
|                       |      | 1                      | 2    | 3    | 4  | 5 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22-42 | 43 | >43 |                          |                     |           |
| Chatara Varios Met.   | 2017 |                        |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 0                        | 0                   |           |
|                       | 2018 | 31                     |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 31                       | 116                 | 26%       |
|                       | 2019 | 26                     | 25   |      |    | 8 |    |    |    |    | 82 |    |    |    |       |    |     | 141                      | 1,152               | 12%       |
|                       | 2020 | 58                     |      |      | 65 |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 123                      | 310                 | 40%       |
| Fraccionada Descubier | 2017 |                        |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 0                        |                     |           |
|                       | 2018 | 0.18                   |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 0.18                     | 99                  | 0         |
|                       | 2019 |                        | 0.01 | 0.41 |    |   | 5  |    |    |    | 1  |    |    | 1  | 5     |    |     | 12.63                    | 49                  | 0         |
|                       | 2020 |                        |      |      |    |   |    |    |    |    |    |    |    |    |       |    |     | 0                        | 28                  | 0         |
| Total                 | 2017 | 0                      | 0    | 0    | 0  | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0   | 0                        | 0                   | 0%        |
|                       | 2018 | 31                     | 0    | 0    | 0  | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0   | 31                       | 215                 | 14%       |
|                       | 2019 | 26                     | 26   | 0.4  | 0  | 8 | 5  | 0  | 0  | 0  | 83 | 0  | 0  | 1  | 5     | 0  | 0   | 153                      | 1,201               | 13%       |
|                       | 2020 | 58                     | 0    | 0    | 65 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0   | 123                      | 338                 | 36%       |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

### Almacén Descubierta para Contenedores Llenos y Vacíos

Con respecto, a la carga contenerizada, se observa un crecimiento significativo de este tipo de carga. Entre el período 2017-2020, el número de TEUS aumentó en más de 100. Sin embargo, no todo los contenedores son almacenados, en promedio, alrededor del 24% de los que arriban a TPY NR demandan el servicio y permanecen de 2 a 9 días adicionales al período libre de almacenamiento (Ver Cuadro N°14).

**Cuadro N°14: Almacenamiento de Contenedores Llenos y Vacíos (En TEU)**

| Año  | Días de Almacenamiento Contenedores Llenos |   |    |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |    |     |     |  | Total en Almacén<br>(En TEU) | Total Carga<br>(En TEU) | % Almacén |
|------|--------------------------------------------|---|----|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|--|------------------------------|-------------------------|-----------|
|      | 1                                          | 2 | 3  | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 24 | 26 | 29 | 43 | 50 | 71 | 106 | 182 | 349 |    |     |     |  |                              |                         |           |
| 2017 | 3                                          | 0 | 0  | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 7  | 17  | 41% |  |                              |                         |           |
| 2018 | 0                                          | 7 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 3   | 0   | 2   | 12 | 40  | 30% |  |                              |                         |           |
| 2019 | 0                                          | 0 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 0  | 103 | 0%  |  |                              |                         |           |
| 2020 | 4                                          | 2 | 18 | 6 | 2 | 8 | 2 | 2 | 10 | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 60 | 178 | 34% |  |                              |                         |           |

| Año  | Días de Almacenamiento Contenedores Vacíos |    |    |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |    |     |     |  | Total en Almacén<br>(En TEU) | Total Carga<br>(En TEU) | % Almacén |
|------|--------------------------------------------|----|----|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|--|------------------------------|-------------------------|-----------|
|      | 1                                          | 2  | 3  | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 24 | 26 | 29 | 43 | 50 | 71 | 106 | 182 | 349 |    |     |     |  |                              |                         |           |
| 2017 | 0                                          | 0  | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 0  | 0   | 0%  |  |                              |                         |           |
| 2018 | 0                                          | 0  | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 2  | 0  | 2  | 0  | 0  | 1  | 0   | 2   | 0   | 9  | 43  | 21% |  |                              |                         |           |
| 2019 | 2                                          | 10 | 6  | 8 | 8 | 0 | 4 | 0 | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 40 | 95  | 42% |  |                              |                         |           |
| 2020 | 4                                          | 2  | 18 | 6 | 2 | 8 | 2 | 2 | 10 | 3  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 61 | 119 | 51% |  |                              |                         |           |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

Como en el caso de la carga no contenerizada, el crecimiento en el número de contenedores aún resulta insuficiente y esto se refleja en la capacidad ociosa del área de almacenamiento para carga contenerizada. Para calcular, la referida área en TEUS, hemos asumido que la altura máxima de apilamiento de los contenedores es de 4 contenedores (supuesto bastante conservador porque con el equipamiento que dispone TPY NR, la altura podría ser mayor), de esta forma el área de almacenamiento expresado en TEUs, equivale a 840 (Ver Cuadro N°15)

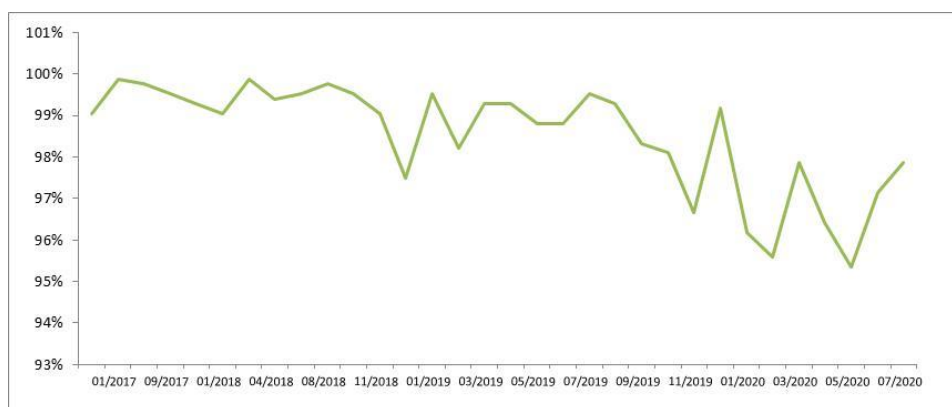
**Cuadro N°15: Estimación del Área de Almacenamiento de Contenedores en TEUs**

| Contenedor                                            | N° Filas | N°CNT por Fila | Altura | Area para Almacenar |
|-------------------------------------------------------|----------|----------------|--------|---------------------|
| 20 pies                                               | 3        | 46             | 4      | 552                 |
| 40 pies                                               | 1        | 24             | 4      | 192                 |
| Reefer                                                | 1        | 12             | 4      | 96                  |
| <b>Total Area de Almacén de Contenedores (en TEU)</b> |          |                |        | <b>840</b>          |

Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

A partir del área estimada, podemos establecer el nivel de capacidad ociosa de la zona de almacenamiento para contenedores, para el cálculo se incluyen los contenedores que utilizan los tres días libres. En el período 2017-2020, el porcentaje de la tasa de ocupación del almacén fluctuó entre el 96% y 100%. Siendo el año 2020, donde se utilizó con más intensidad el área de almacenamiento del TPY NR para contenedores. Durante este año, la tasa de ocupación del almacén está alrededor del 97%. Sin embargo, este indicador aún sigue siendo elevado (Ver Gráfico N°5).

**Gráfico N°5: Tasa de Ocupación del Almacén de TPY – NR para Contenedores**



Fuente: COPAM. Elaboración: COPAM.

De esta forma, si bien es cierto que TPY NR dispone de equipamiento especializado para movilizar este tipo de carga, lo que incrementa su productividad en este tipo de carga en comparación a ENAPU, sin embargo, el factor “precio” estaría incidiendo en su menor uso. Con los descuentos que se pueden aplicar por volúmenes de carga el número de contenedores que permanecerá en el almacén de TPY NR se incrementará.

A manera de conclusión, se puede decir que el indicador de la tasa de ocupación del área de almacenamiento está revelando lo siguiente:

- Los altos niveles de capacidad ociosa en los almacenes nos están indicando que los volúmenes de carga son insuficientes para generar una operación portuaria rentable, tal y como quedado demostrado en el Cuadro N°6 del presente informe.
- Los niveles tarifarios de TPY NR en comparación con TPY ENAPU desincentivan el ingreso de carga no contenerizada y contenerizada a los almacenes en los volúmenes necesarios para hacer rentable la operación portuaria.
- La capacidad ociosa que tiene TPY NR, le incentiva y obliga a aplicar una política agresiva de descuentos con la finalidad de atraer carga contenerizada y no contenerizada. Sin embargo, para ello requiere que se desregule la tarifa del servicio de almacenamiento a partir del 4to día.
- Si bien es cierto que TPY NR tiene la mayor participación de mercado en contenedores, sin embargo, el nivel de la tasa de ocupación del área destinada para el almacenamiento de este tipo de carga obliga necesariamente a TPY NR a implementar una serie de descuentos en las tarifas con la finalidad de hacer más atractivo su oferta.

|                                                                                   |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Un indicador que corrobora la existencia de estos altos niveles de ocupación del área de almacenamiento de TPY NR es la tasa de ocupabilidad de TPY NR. Según la CEPAL (2006)<sup>14</sup>, este indicador mide *“el grado de uso de un muelle se mide por la tasa de utilización del muelle. Éste es el porcentaje del tiempo real de trabajo en el muelle respecto al tiempo que el muelle está disponible. Este indicador parece más utilizado que la tasa de ocupación del muelle que mide el tiempo que el muelle está ocupado por una nave respecto del tiempo total que está disponible”*. De esta definición se desprende que los niveles de ocupabilidad de TPY NR, no superarían el 11%, un tasa bastante pequeña, si lo comparamos con las tasa promedio de otros terminales que puede llegar al 70% (Ver Cuadro N°16).

**Cuadro N°16: Tasa de Ocupabilidad de TPY NR**

|                                 | 2018 | 2019  | 2020 |
|---------------------------------|------|-------|------|
| T. Ocupación de las naves       | 415  | 946   | 155  |
| Horas disponibles de amarradero | 8760 | 8760  | 4368 |
| Tasa de Ocupación Anual         | 4.7% | 10.8% | 3.6% |

Por lo tanto, el indicador de “tasa de ocupación del almacén” y la “tasa de ocupabilidad” nos muestran el impacto que tienen las “asimetrías regulatorias” que existen en el mercado del servicio de almacenamiento de carga a partir del cuarto día.

<sup>14</sup> Extraído de “Indicadores de Productividad para la Industria Portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe”

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 5. ANÁLISIS INCREMENTAL DE LA DESREGULACIÓN DEL SERVICIO DE ALMACÉN DE CARGA A PARTIR DEL CUARTO DÍA EN TPY NR

En la presenta sección se mide el posible efecto de la desregulación en los ingresos del proyecto. En otras palabras, se estiman los potenciales ingresos adicionales que podría recaudar el Estado a través del servicio estándar a la carga, como resultado de la desregulación del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día.

Para poder realizar esta medición, y teniendo en cuenta el análisis previo realizado en las anteriores secciones, se considera que la demanda del servicio en cuestión es elástica, en consecuencia, el valor de la elasticidad precio es mayor que uno. En ese sentido y para efectuar las simulaciones se ha considerado que la elasticidad precio del servicio de almacenamiento de carga no contenerizada y contenerizada es **-2.00**.

### ***Desregulación del Servicio de Almacenamiento de Carga Fraccionada***

Teniendo en cuenta la elasticidad precio igual a **-2.00** se procedió a proyectar el efecto de la desregulación del servicio de almacenamiento. Como anteriormente, se ha mencionado, los usuarios de TPY NR, requieren del espacio disponible de almacenamiento que tiene el terminal. Sin embargo, las posibilidades de utilizar el referido servicio se ven truncadas por las elevadas y rigidez de las tarifas que se cobran por el servicio.

En este orden de ideas, para las simulaciones se está asumiendo de manera conservadora que la proporción de carga que es almacenada y movilizada por el terminal se mantiene en 18% (promedio histórico de los últimos tres años). Asimismo, a partir de la desregulación, se aplicará precios competitivos con la finalidad de hacer más atractivo el uso del almacén de TPY NR. Para la simulación, se asume un descuento en las tarifas de 20% que se refleja en un aumento de 40% de carga que es almacenada.

De esta forma, podemos proyectar el crecimiento que tendrá la carga en almacén, la cual, está directamente vinculada con el crecimiento de la carga fraccionada. En este escenario conservador, se está asumiendo que sólo un 18% (valor histórico) de la carga utilizará el servicio de almacenamiento, sin embargo, este valor podrá ser mayor dependiendo de la política de descuentos y recompensas que TPY NR pueda implementar a partir de la desregulación del servicio.

Sin perjuicio, de lo anterior, en la simulación realizada, el efecto de la desregulación del servicio de almacenamiento genera un ingreso adicional al proyecto por concepto de servicio a la estándar de carga fraccionada, de alrededor de **S/ 291,817**, en el período 2021-2023 (Ver Cuadro N°17).

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b><br><br><b>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Cuadro N°17: Valoración de la Desregulación del Servicio de Almacenamiento 4to día  
Carga Fraccionada (en S/)**

| Escenario sin Desregulación                             | 2021          | 2022          | 2023          |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | 0%            | 0%            | 0%            |
| Variación de la Cantidad                                | 0%            | 0%            | 0%            |
| <b>Carga Fraccionada en Almacen Cubierto (en TM)</b>    | 806           | 806           | 806           |
| <b>Carga Fraccionada en Almacen Descubierta (en TM)</b> | 153           | 153           | 153           |
| <b>Carga Fraccionada Movilizada (en TM)</b>             | <b>5,333</b>  | <b>5,333</b>  | <b>5,333</b>  |
| Porcentaje de Carga en Almacen                          | <b>18%</b>    | <b>18%</b>    | <b>18%</b>    |
| <b>Tarifa del Servicio Estándar (en S/)</b>             | 17.63         | 17.63         | 17.63         |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>94,013</b> | <b>94,013</b> | <b>94,013</b> |

| Escenario con Desregulación                             | 2021           | 2022           | 2023           |
|---------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b>   | <b>-2.00</b>   | <b>-2.00</b>   |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | -20%           | -20%           | -20%           |
| Variación de la Cantidad                                | 40%            | 40%            | 40%            |
| <b>Carga Fraccionada en Almacen Cubierto (en TM)</b>    | 1,129          | 1,581          | 2,213          |
| <b>Carga Fraccionada en Almacen Descubierta (en TM)</b> | 215            | 301            | 421            |
| <b>Carga Fraccionada Movilizada (en TM)</b>             | <b>7,466</b>   | <b>10,452</b>  | <b>14,633</b>  |
| Porcentaje de Carga en Almacen                          | <b>18%</b>     | <b>18%</b>     | <b>18%</b>     |
| <b>Tarifa del Servicio Estándar (en S/)</b>             | 17.63          | 17.63          | 17.63          |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>131,618</b> | <b>184,266</b> | <b>257,972</b> |

|                                              |                |        |        |         |
|----------------------------------------------|----------------|--------|--------|---------|
|                                              | <b>TOTAL</b>   |        |        |         |
| <b>Ingresos Adicionales para el Proyecto</b> | <b>291,817</b> | 37,605 | 90,253 | 163,959 |

### ***Desregulación del Servicio de Almacenamiento de Carga Contenerizada***

Como en el anterior caso, se evalúa el impacto de la desregulación, pero para el caso del servicio de almacenamiento de carga contenerizada. Como en el caso de carga no contenerizada se mantienen los mismos supuestos (elasticidad precio= -2.00) y las estimaciones se realizan por contenedor, tal y como está establecido en el tarifario de TPY NR.

En el período 2018-2020, por TPY NR no se movizaron muchos contenedores de 20 pies, por lo que la información histórica es discontinua. Sin embargo, con la información disponible, se pudo establecer, que en promedio, el 24% de los contenedores de 20 pies (llenos y vacíos) son almacenados en TPY NR. En función de este resultado, se pudo proyectar el número de contenedores adicionales, que se podría generar como consecuencia de una reducción en el precio del servicio de alrededor de 20%. Según esta simulación se prevé una llegada de 16 contenedores adicionales. En términos de ingresos para la concesión, implica una ganancia adicional de **S/1,615** (Ver Cuadro N°18).

|                                                                                   |                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b> |
|                                                                                   | <b>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</b>                                   |

**Cuadro N°18: Valoración de la Desregulación del Servicio de Almacenamiento 4to día –  
Contenedor 20 pies (en S/)**

| Escenario sin Desregulación                             | 2021         | 2022         | 2023         |
|---------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b> | <b>-2.00</b> | <b>-2.00</b> |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | 0.0%         | 0.0%         | 0.0%         |
| Variación de la Cantidad                                | 0.0%         | 0.0%         | 0.0%         |
| <b>Ingreso de Contenedores 20 Llenos en Almacen</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Porcentaje TEU en Almacen                               |              |              |              |
| <b>Ingreso de Contenedores 20 Vacíos en Almacen</b>     | <b>1</b>     | <b>1</b>     | <b>1</b>     |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 24%          | 24%          | 24%          |
| <b>En Unidades</b>                                      | <b>23</b>    | <b>23</b>    | <b>23</b>    |
| Contenedores 20 Llenos                                  | 18           | 18           | 18           |
| Contenedores 20 Vacíos                                  | 5            | 5            | 5            |
| <b>Tarifa Servicio Estándar</b>                         |              |              |              |
| Contenedores 20 Llenos                                  | 254.42       | 254.42       | 254.42       |
| Contenedores 20 Vacíos                                  | 98.28        | 98.28        | 98.28        |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>5,100</b> | <b>5,100</b> | <b>5,100</b> |

| Escenario con Desregulación                             | 2021         | 2022         | 2023         |
|---------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b> | <b>-2.00</b> | <b>-2.00</b> |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | -20%         | -20%         | -20%         |
| Variación de la Cantidad                                | 40%          | 40%          | 40%          |
| <b>Ingreso de Contenedores 20 Llenos en Almacen</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Porcentaje TEU en Almacen                               |              |              |              |
| <b>Ingreso de Contenedores 20 Vacíos en Almacen</b>     | <b>2</b>     | <b>2</b>     | <b>3</b>     |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 24%          | 24%          | 24%          |
| <b>En Unidades</b>                                      | <b>25</b>    | <b>28</b>    | <b>33</b>    |
| Contenedores 20 Llenos                                  | 18           | 18           | 18           |
| Contenedores 20 Vacíos                                  | 7            | 10           | 15           |
| <b>Tarifa Servicio Estándar</b>                         |              |              |              |
| Contenedores 20 Llenos                                  | 254.42       | 254.42       | 254.42       |
| Contenedores 20 Vacíos                                  | 98.28        | 98.28        | 98.28        |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>5,308</b> | <b>5,599</b> | <b>6,007</b> |
|                                                         | <b>TOTAL</b> |              |              |
| <b>Ingresos Adicionales para el Proyecto</b>            | <b>1,615</b> | <b>208</b>   | <b>499</b>   |
|                                                         |              | <b>907</b>   |              |

De manera similar se simuló para el caso del contenedor de 40 pies. Los resultados muestran que una reducción del precio en 20% podría ocasionar un aumento en el número de contenedores, cercano a las 292 unidades, lo que involucraría un aumento en la recaudación de los servicios estándar a la carga por un valor de **S/ 54,457** (Ver Cuadro N°19).

|                                                                                   |                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b> |
|                                                                                   | <b>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</b>                                   |

**Cuadro N°19: Valoración de la Desregulación del Servicio de Almacenamiento 4to día –  
Contenedor 40 pies (en S/)**

| <b>Escenario sin Desregulación</b>                      | <b>2021</b>   | <b>2022</b>   | <b>2023</b>   |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | 0%            | 0%            | 0%            |
| Variación de la Cantidad                                | 0%            | 0%            | 0%            |
| <b>Ingreso de Contenedores 40 Llenos en Almacen</b>     | 3             | 3             | 3             |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 8%            | 8%            | 8%            |
| <b>Ingreso de Contenedores 40 Vacíos en Almacen</b>     | 38            | 38            | 38            |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 37%           | 37%           | 37%           |
| <b>En Unidades</b>                                      | <b>94</b>     | <b>94</b>     | <b>94</b>     |
| Contenedores 40 Llenos                                  | 29            | 29            | 29            |
| Contenedores 40 Vacíos                                  | 65            | 65            | 65            |
| <b>Tarifa Servicio Estándar</b>                         |               |               |               |
| Contenedores 40 Llenos                                  | 341.62        | 341.62        | 341.62        |
| Contenedores 40 Vacíos                                  | 117.85        | 117.85        | 117.85        |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>17,544</b> | <b>17,544</b> | <b>17,544</b> |

| <b>Escenario con Desregulación</b>                      | <b>2021</b>   | <b>2022</b>   | <b>2023</b>   |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Elasticidad Precio Servicio de Almacenamiento</b>    | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  | <b>-2.00</b>  |
| Variación del Precio del Servicio de almacenamiento     | -20%          | -20%          | -20%          |
| Variación de la Cantidad                                | 40%           | 40%           | 40%           |
| <b>Ingreso de Contenedores 40 Llenos en Almacen</b>     | 4             | 5             | 7             |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 8%            | 8%            | 8%            |
| <b>Ingreso de Contenedores 40 Vacíos en Almacen</b>     | 53            | 74            | 103           |
| Porcentaje TEU en Almacen                               | 37%           | 37%           | 37%           |
| <b>En Unidades</b>                                      | <b>132</b>    | <b>184</b>    | <b>258</b>    |
| Contenedores 40 Llenos                                  | 40            | 57            | 79            |
| Contenedores 40 Vacíos                                  | 91            | 128           | 179           |
| <b>Tarifa Servicio Estándar</b>                         |               |               |               |
| Contenedores 40 Llenos                                  | 341.62        | 341.62        | 341.62        |
| Contenedores 40 Vacíos                                  | 117.85        | 117.85        | 117.85        |
| <b>Ingresos por Servicio Estándar Carga Fraccionada</b> | <b>24,562</b> | <b>34,387</b> | <b>48,141</b> |
|                                                         | <b>TOTAL</b>  |               |               |
| <b>Ingresos Adicionales para el Proyecto</b>            | <b>54,457</b> | <b>7,018</b>  | <b>16,842</b> |
|                                                         |               | <b>30,597</b> |               |

Por lo tanto, en un escenario conservador se puede observar el impacto que tendría la desregulación del servicio de almacenamiento a la carga a partir del cuarto día en los ingresos del proyecto. Según las simulaciones presentadas, en los próximos tres años, el proyecto podría recaudar **S/ 350 mil** soles adicionales por concepto de servicio estándar a la carga.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## CONCLUSIONES

A partir del análisis anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- i. La experiencia local muestra que el servicio de almacenamiento a partir del cuarto día se encuentra desregulado en los terminales portuarios concesionados y en TPY ENAPU. Esto guarda coherencia con las características propias del servicio, es decir, en el servicio de almacenamiento, el precio se ajusta en función del volumen de carga que el cliente está dispuesto a dejar.
- ii. El mercado relevante del servicio portuario de almacenamiento de carga a partir del cuarto día en Yurimaguas (Loreto) se encuentra conformado por TPY NR y TPY ENAPU. Este servicio es ofrecido por ambos terminales para carga fraccionada seca (área cubierta o descubierta), contenedores vacíos y llenos, carga rodante, carga peligrosa y de proyecto. En general, ambos terminales compiten en el segmento de carga contenerizada y carga no contenerizada seca.
- iii. Con respecto, al mercado relevante del servicio de almacenamiento de carga fraccionada refrigerada a partir del cuarto día, únicamente se encuentra conformado por TPY NR. La razón es que TPY ENAPU no dispone del equipamiento e infraestructura necesaria para poder brindar el servicio. Sin embargo, este mercado poco o nada se ha movido desde que se dio inicio a la explotación de TPY NR, lo cual, estaría revelando que se requiere flexibilizar el régimen tarifario, con la finalidad de encontrar el precio de equilibrio que permita la llegada de carga.
- iv. En el mercado relevante coexisten dos regímenes diferentes de regulación: tarifas y precios. Mientras que para TPY NR el servicio de almacenamiento a partir del 4to día es un servicio regulado, en el caso de TPY ENAPU, se trata de un servicio desregulado. En otras palabras, existe una asimetría regulatoria que le encare a TPY NR el acceso al mercado. Es decir, mientras que la flexibilidad de precios, le permite a TPY ENAPU aplicar descuentos por volúmenes de carga, en el caso de TPY NR esta opción no existe o en su defecto requiere de una consulta previa con el Concedente, lo que le resta posibilidades de competir.
- v. Los esfuerzos comerciales que realiza TPY NR por atraer mayores volúmenes de carga son significativamente mermados por la imposibilidad que tienen para modificar de forma oportuna y pronta las tarifas. Las acciones comerciales de TPY NR son tomadas por TPY ENAPU y mejoradas vía precios, haciendo que varios de los clientes opten por dejar TPY NR.
- vi. En el caso particular de la carga de contenedores, el porcentaje que se va al almacén a partir de cuarto día está alrededor del 24%. Si bien en este segmento de mercado, TPY NR tiene mayor participación de mercado, sin embargo, su capacidad para fijar precios por encima de la competencia se ve limitado por: (i) la competencia potencial de ENAPU, cualquier incremento tendría una respuesta inmediata de este competidor; (ii) para que TPY NR incremente sus

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <hr/> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

volúmenes de carga requiere aplicará una política de descuentos agresiva acorde con la región geográfica. En otras palabras, el objetivo de TPY NR es reducir precios y no incrementarlos y (iii) el poder de negociación de los usuarios reside en la posibilidad que tienen de sustituir TPY NR por TPY ENAPU, así como en los niveles de capacidad ociosa que existen actualmente y (iv) el volumen de carga contenerizada que se moviliza por Yurimaguas (Loreto) no supera el 2% de la carga total , por lo tanto, TPY NR no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre los usuarios respecto al servicio de almacenamiento de contenedores a partir del cuarto día, ya que el TPY NR no cuenta con un volumen de carga de contenedores atractivo y requiere de descuentos en sus tarifas.

- vii. La desregulación del servicio de almacenamiento a partir del cuarto día para carga contenerizada y no contenerizada afectará positivamente los ingresos de la Concesión. Según se desprende de las simulaciones realizadas, la desregulación podrá incrementar los ingresos provenientes de los servicios estándar a la carga en favor del cofinanciamiento del Concedente.

|                                                                                   |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>PROPUESTA PARA DESREGULACIÓN TARIFARIA DEL<br/>SERVICIO ESPECIAL DE ALMACENAMIENTO</b></p> <p>TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## ANEXO 1

### CORREO ELECTRONICO CEMENTOS PACASMAYO

**Alvaro Olortegui**

**De:** Guillermo Alfredo Malpartida Landa <gmalpartida@cpsaa.com.pe>  
**Enviado el:** lunes, 27 de enero de 2020 21:31  
**Para:** Carmen Benitez  
**CC:** Tito Vargas; Adolfo Carrasco; Ruben Del Aguila; Humberto Martin Cappa Rojas; Carlos Pomarino; Aldo Fabri Bertoli Estrella; Presby Henry Garcia Acosta; Roberto Jesus Llano  
**Asunto:** Re: CONSULTA OPERACION CEMENTO POR TPY-NR

Estimada Sra Carmen, buenas noches, tendran alguna novedad sobre los puntos mencionados en el correo adjunto, para poder tenerlos dentro de nuestro plan del 2020 como una opción.

Quedamos atentos

Atte

El mar., 26 nov. 2019 a las 18:01, Guillermo Alfredo Malpartida Landa (<gmalpartida@cpsaa.com.pe>) escribió:

Estimada Carmen, buenas tardes, el servicio de estiba es COPAM es muy bueno , nos quedamos muy contentos con eso, el personal profesional e instalaciones de primera, con relación a los costos efectuando el convenio se iguala al de ENAPU en Yurimaguas así que también está dentro lo que presupuestamos, el tema de fondo en COPAM es el costo del almacén es muy elevado ya que en ENAPU para nosotros es costo cero y nos permite mantener stock de manera continua , COPAM es y seguirá siendo una opción importante para nosotros dentro de nuestras operaciones, estoy seguro que el futuro volveremos a trabajar juntos como parte del plan de suministro de cemento del 2020 a Iquitos, pero si les rogaría ir revisando con tiempo el tema del costo del almacén (Encarece toda la operación enormemente) y la apertura de la puerta, esos son dos puntos de deben revisar para poder tener una operación constante con ustedes.

Quedo a la espera de sus comentarios sobre los dos puntos que le mencione.

Cualquier consulta u observación estamos a la orden