



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**



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



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

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

### **Informe de desempeño 2022: Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2023

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

[estudioseconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
I.1. Composición accionaria del Concesionario.....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión .....	10
I.5. Hechos de importancia.....	10
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>10</b>
II.1. Servicios estándar .....	11
II.2. Servicios especiales.....	11
II.3. Servicios No Portuarios .....	12
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>12</b>
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Tráfico de carga.....	12
<b>IV. TARIFAS Y PRECIOS.....</b>	<b>15</b>
IV.1. Tarifas.....	15
IV.2. Precios.....	19
<b>V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO .....</b>	<b>20</b>
V.1. Inversiones .....	20
V.2. Pagos al Estado .....	21
V.3. Cofinanciamiento.....	22
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>	<b>24</b>
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	24
VI.2. Accidentes.....	26
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades .....	26
<b>VII. ESTADOS FINANCIEROS.....</b>	<b>26</b>
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	26
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	29
VII.3. Ratios Financieros.....	30
<b>VIII. CONCLUSIONES.....</b>	<b>32</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>34</b>
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	34
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	38



## CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados .....	16
Cuadro N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo).....	17
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo).....	19
Cuadro N° 4: Precios de servicios especiales no regulados, 2022.....	20
Cuadro N° 5: Estado de resultados integrales, 2021-2022.....	27
Cuadro N° 6: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2021-2022.....	27
Cuadro N° 7: Gastos administrativos, 2021-2022.....	28
Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera (en soles), 2021-2022.....	29
Cuadro N° 9: Ratios de liquidez.....	30
Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento .....	31
Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad .....	31

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2021-2022.....	13
Gráfico N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2021-2022 .....	13
Gráfico N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar,.....	14
Gráfico N° 4: Movimiento de carga líquida a granel, 2019 – 2022 (Toneladas).....	14
Gráfico N° 5: Aportes por regulación, 2021 – 2022 .....	22
Gráfico N° 6: Valor del PAMO, 2021-2022.....	24
Gráfico N° 7: Tiempo de recepción y entrega de mercancías, 2022.....	25
Gráfico N° 8: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2022.....	25
Gráfico N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2021 - 2022.....	26

## ILUSTRACIONES

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



## RESUMEN EJECUTIVO

Este informe tiene como objetivo la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) durante el año 2022, analizando la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: operaciones y tráfico de carga, nivel tarifario, indicadores operativos, inversiones, pagos al estado, indicadores financieros, entre otras.

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, el Concesionario o COPAM) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de vigencia de 30 años.

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

La Concesión del TPY-NR implica dos fases de inversiones que deben ser desarrolladas por el Concesionario, cuyo monto de inversión referencial asciende a USD 54,63 millones (incluye IGV). La Fase I consiste, entre otras, en la construcción, de un muelle de 120 metros de longitud y de 47 metros ancho (incluye ante muelle de 35 metros), la construcción del atracadero para pasajeros de 10 metros de longitud. Mientras que, en la Fase II, se tiene prevista la construcción de un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros de ancho, la ampliación del área de almacenamiento techado en 5 628 m<sup>2</sup>, la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6 977 m<sup>2</sup>, entre otras.

Entre los hechos relevantes durante el año 2022, el Concesionario logró la integración con operadores logísticos, agentes de carga, agentes fluviales, transportistas, dueños de carga, entidades públicas y usuarios en general, con la finalidad de optimizar costos y operaciones, lográndose un incremento significativo de la carga movilizada por el terminal.

A diciembre de 2022, el Concesionario alcanzó una inversión total ejecutada de USD 36,09 millones (incluido IGV), equivalente a un avance del 66,1% respecto a la inversión total comprometida. Es preciso indicar que durante el periodo 2017-2022 no se ejecutaron inversiones, al no haberse iniciado la Fase II, mismas que se encuentran condicionadas a alcanzar una demanda de 600,000 toneladas métricas anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.

Durante el año 2022 fueron atendidas 468 naves en el TPY-NR, manteniéndose casi al nivel alcanzado el año 2021 (469 naves). Respecto al volumen de carga movilizada, se registró un nivel de 26 854 toneladas en 2022, lo cual representó un crecimiento de 25,4% con relación al 2021, apreciándose que la carga fraccionada y la carga contenedorizada representó el 62,6% y 37,4%, respectivamente.

En cuanto a las tarifas por servicios estándar, el Servicio Estándar a la Nave registró el menor incremento durante 2022 (5,06%), mientras que entre los *Servicios Estándar a la Carga*, observamos variaciones entre un 5,63% y 6,26%, con la mayor variación producida en el servicio de *Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies*. De otro lado, el *Servicio de embarque/descarga de pasajeros* incrementó 5,62% su tarifa en el 2022 con relación al año anterior.

Con relación a las tarifas por Servicios Especiales, el servicio de *Almacenamiento de Carga fraccionada (del día 1 al 8 y del día 9 al 15)* registró el mayor incremento de las tarifas en 2022 (+5,75%); mientras que el servicio de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)* y *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto) del día 4 al 8 y del día 9 al 15* registró el menor incremento de tarifas (+5,63%).



De otro lado, con relación a los pagos efectuados por el concesionario al Estado, se aprecia que el aporte por regulación ascendió a S/ 127 474 el año 2022, nivel 74,9% menor que lo registrado el 2021, cuando dicho monto ascendió a S/ 507 199, debido a que el saldo de las cuentas por cobrar por la culminación de las obras de construcción de la Fase I del proyecto fue cobrado por el Concesionario en su totalidad durante el año 2021, reduciéndose sustancialmente la base imponible para el computo del aporte por regulación para el año 2022.

Con relación al desempeño operativo, durante el año 2022, los resultados registrados durante el 2022 muestran que el tiempo de entrega o recepción de la mercancía, tanto a nivel de cada operación como al promedio trimestral, cumplieron los niveles establecidos contractualmente. Respecto a los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2022, tanto para carga general como para contenedores, presentaron niveles superiores al mínimo establecido en el Contrato de Concesión. Asimismo, cabe señalar que el Concesionario no recibió reclamos por parte de los usuarios de la infraestructura, ni tampoco se le impusieron sanciones administrativas o penalidades.

A partir del análisis de la información económica financiera, durante el 2022, la empresa ha obtenido una utilidad neta de S/ 994,2 mil, significando un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (pérdida neta de S/ 3,2 millones). Este resultado se explica, principalmente, por un significativo aumento en su utilidad operativa, explicada por: i) una caída en los costos de servicio de operación y mantenimiento (-S/ 5,6 millones), y ii) el aumento en la cuenta ingresos (gastos) financieros, neto (+S/ 2,7 millones).

De otro lado, la situación financiera de la empresa se ha mantenido en términos de solvencia financiera, luego de la mejora observada en el ejercicio 2021 por la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, misma que se efectuó con recursos propios.

Finalmente, los ratios financieros permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido ligeramente, incrementándose de esta forma su nivel de solvencia mientras que los ratios de rentabilidad se incrementaron debido, principalmente, a una caída significativa en los gastos operativos. En términos de liquidez, la empresa muestra una ligera mejora respecto a los resultados del ejercicio 2021.



## **I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN**

### **I.1. Composición accionaria del Concesionario**

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

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

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

#### **Compromisos de inversión**

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

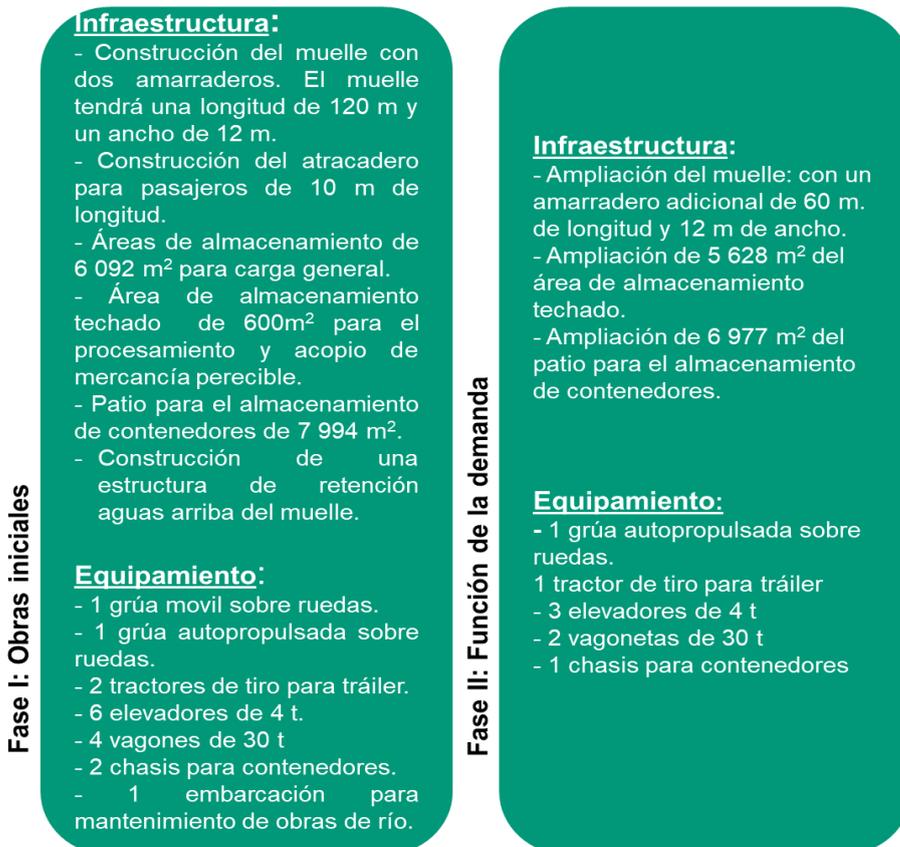
---

<sup>1</sup> Ver: <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos> (último acceso: 22 de junio de 2021).

<sup>2</sup> Ver: <https://www.casacontratistas.com/> (último acceso: 22 de junio de 2021).



## Ilustración 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Régimen tarifario

6. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de operar el TPY-NR bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales que se brinden dentro del terminal a partir de la toma de posesión, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, salvo en los servicios de practicaje y remolcaje, para los cuales resulta de aplicación el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán.
7. Los procesos de fijación y/o revisión tarifaria de los Servicios Estándar en el TPY-NR serán iniciados por el Ositrán, previa opinión emitida por el Indecopi sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA).
8. COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar, la cual será fijada por el OSITRAN utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA.
9. Asimismo, COPAM está facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, por la prestación de los Servicios Especiales, según corresponda. Para tal efecto, COPAM, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el OSITRAN su propuesta de Servicios Especiales a efectos que esta entidad, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una tarifa; o, en su defecto, COPAM puede cobrar un precio. Finalmente, para la prestación de Servicios No Portuarios, COPAM está facultado a cobrar un Precio.



10. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años.

### **Cofinanciamiento**

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

### **Pagos al Estado**

13. El Concesionario deberá pagar al Regulador el Aporte por Regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, que equivale a 1% del total de ingresos facturados, según lo dispuesto en la Cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

### **I.3. Área de influencia**

14. El TPY-NR está ubicado en la región Loreto, dentro del área de influencia del eje intermodal de la IIRSA Norte, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas e incluye los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto por el lado Perú.

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



Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



15. Según COPAM, en el ámbito de influencia de la Concesión se encuentran diversos puertos de Ecuador (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar) y el puerto de Paíta, ubicados en el océano Pacífico; así como los puertos de Macapá y Belén en Brasil por el océano Atlántico<sup>3</sup>.

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

16. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*<sup>4</sup>, el Concesionario asumió el compromiso de construir el TPY-NR antes de iniciar la explotación de la Concesión.
17. Actualmente, luego de concluir las inversiones de la Fase I, los principales activos de la Concesión son:
- Muelle con dos amarraderos con longitud de 120 m y ancho de 12 m.
  - Atracadero para pasajeros de 10 m de longitud.
  - Áreas de almacenamiento de una superficie de 6 092 m<sup>2</sup> para carga general.
  - Área de almacenamiento techado de una superficie de 600 m<sup>2</sup>, para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles.
  - Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 7 994 m<sup>2</sup>.
18. En cuanto a las inversiones en equipamiento portuario, los principales activos de la Concesión son:
- Una (1) Grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 toneladas a 12 m.
  - Una (1) Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad.
  - Un (1) Reach Staker
  - Dos (2) tractores de Tiro para trailer de 30 toneladas (Tracto Camión)

#### I.5. Hechos de importancia

12. En el año 2022 el Concesionario logró la integración logística con operadores logísticos, agentes de carga, agentes fluviales, transportistas, dueños de carga, entidades públicas y usuarios en general, con la finalidad de optimizar costos y operaciones, lográndose incrementar la carga movilizadora de cemento en *big bag*, triplay enzunchado, madera enzunchada, carga fraccionada en general y contenerización de motocicletas, repuestos y aceite de palma del 25,4% entre los años 2021 y 2022<sup>5</sup>.
13. Por otra parte, mediante Resolución de fecha, el Ositrán determinó el costo económico de los Servicios Especiales que será reconocido a COPAM a través de la Retribución del Servicio Especial en la infraestructura concesionada, conforme a lo establecido en la Cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión<sup>6</sup>.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

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

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

<sup>5</sup> Plan de Negocios COPAM 2022.

<sup>6</sup> Conforme a lo establecido en la cláusula 1.26.91 del Contrato de Concesión, corresponde al Regulador fijar la tarifa de los Servicios Especiales sujetos a un Régimen tarifario regulado, así como definir el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al Concesionario a través de la Retribución del Servicio Especial en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (en adelante, NTPY-NR).



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

## **II.1. Servicios estándar**

15. De acuerdo a la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, son aquellos servicios portuarios que, durante el periodo de la Concesión, el Concesionario deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende el servicio de embarque y descarga. El servicio de embarque inicia con el ingreso de la carga al TPY-NR y finaliza cuando la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso del servicio de descarga, comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro de la carga por el usuario.
16. El Concesionario no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el usuario de ningún otro servicio o pago adicional. Los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

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

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

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

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

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

El Servicio Estándar comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario.

17. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente. Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

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

18. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o tarifa, según corresponda.



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

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

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

20. Durante el año 2022, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY-NR fue de 26 854 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada, con 16 821 toneladas (62,6%), y contenerizada, con 10 032 toneladas (37,4%). Este resultado muestra un crecimiento de 25,4% con relación a la carga movilizada el año anterior.

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

21. Entre los principales clientes del Concesionario tenemos a Joseph SAC, Oriana Contratistas Generales SRL, Servicios Generales HYS EIRL, Transmar Cargo ERIL y Truck Diesel Transport SAC que, en conjunto, tuvieron una participación superior al 40,0% con relación al volumen de carga total transportada ese año.

#### **III.2. Tráfico de carga**

22. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y carga en el TPY-NR durante el año 2022, a partir de la información de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>8</sup>. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores y carga fraccionada.
23. Cabe mencionar que durante el año 2022 no se registró demanda de servicios estándar de carga sólida a granel, rodante, líquida a granel, ni movimiento de pasajeros. En el caso del servicio estándar de carga líquida a granel, esta mostró una tendencia decreciente hasta ser nula el 2021, situación que se repitió en el año 2022.

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

24. Durante el año 2022 se atendieron 468 naves en el TPY-NR, es decir, se redujo ligeramente un 0,21% respecto al año 2021, cuando se atendieron 469 naves. En particular, durante el mes de mayo se atendió la mayor cantidad de naves, siendo diciembre el de menor atención con 29 naves. En el 2021 fue el mes de setiembre el de mayor atención con 50 naves, mientras que el mes de febrero fue el de menor movimiento, con 30 naves atendidas.

---

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

<sup>8</sup> El Ositrán en ejercicio de su función supervisora, contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



**Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2021-2022**  
(Número de naves)



Fuente: COPAM

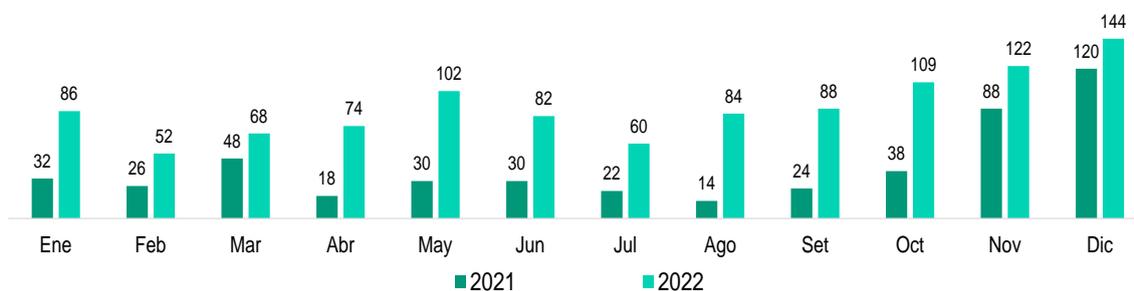
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. En cuanto a la capacidad observada de las naves empleando como unidad de medida su Arqueo Bruto<sup>9</sup>, en el año 2022 las naves que atracaron en el TPY-NR alcanzaron una capacidad promedio de 845,0 TM, cayendo en un -1,8% respecto a la registrada en el año 2021 (860,2 TM).

#### b) Servicio estándar de carga contenedorizada

26. En lo referido al servicio estándar de carga de contenedores de 20 y 40 pies, durante el año 2022 se movilizaron 1071 TEU, lo cual representó un importante incremento de 118,6% con relación al año anterior, precisándose que todas las operaciones con carga contenerizada movilizadas correspondieron al régimen de cabotaje.
27. Respecto a la participación de contenedores según su tamaño, en el año 2022 los de 40 pies representaron el 98,7% del total de contenedores movinizados, superando en 5% a la registrada en el año anterior. De otro lado, el 88,6% de los TEU movinizados en dicho año fueron contenedores llenos.
28. Respecto a la frecuencia mensual, el mes de febrero registró el menor movimiento de carga contenerizada, con 52 TEU (asociado al movimiento de 26 contenedores), siendo diciembre el mes en que se registró el mayor movimiento, alcanzándose los 144 TEU (asociado al movimiento de 72 contenedores).

**Gráfico N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2021-2022**  
(En TEU)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>9</sup> De acuerdo con el glosario de términos del sector de Transportes y comunicaciones del año 2009, el arqueo bruto de una nave se refiere al volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes.

Ver: [https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario\\_Terminos\\_Mayo\\_2009.pdf](https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario_Terminos_Mayo_2009.pdf)



### c) Servicio estándar de carga fraccionada

29. Con relación a la carga fraccionada, el año 2022 COPAM movilizó 16 821 toneladas bajo las operaciones de cabotaje, resultando en una caída del 2,1% respecto al año 2021, cuando se movilizaron 17 174 toneladas.
30. El Gráfico N° 3 registra la distribución mensual del movimiento de carga en los años 2021 y 2022, siendo diciembre y noviembre los que presentaron los mayores movimiento de carga fraccionada, con 1089 y 1082 toneladas, respectivamente, mientras que en los meses de febrero y julio se movilizó la menor cantidad de carga fraccionada, registrando 550 y 660 toneladas, respectivamente. Cabe indica que el 2022 ha continuado la consolidación de la recuperación iniciada el segundo semestre del 2020 y durante el 2021 respecto al efecto que tuvo la epidemia del Covid-19.

**Gráfico N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2021-2022**  
(Toneladas)

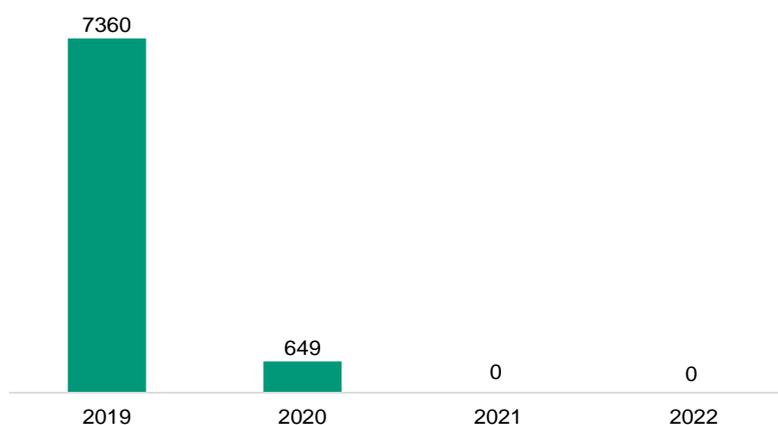


Fuente: COPAM  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### d) Servicio estándar de carga líquida a granel

31. Durante el año 2022 no se registró movimiento del servicio estándar de carga líquida a granel, lo cual confirma, como se observa en el Gráfico 4, la caída en el transporte de este tipo de carga movilizada en el TPY-NR observada desde el año 2019.

**Gráfico N° 4: Movimiento de carga líquida a granel, 2019 – 2022**  
(Toneladas)



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



## IV. TARIFAS Y PRECIOS

### IV.1. Tarifas

32. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, COPAM está facultado a cobrar tarifas para la prestación de los Servicios Estándar, al igual que para aquellos Servicios Especiales en los que el Regulador determine la necesidad de cobrar tarifas (es decir, el caso de aquellos servicios que no se presten en condiciones de competencia).
33. Según el Contrato de Concesión, para la fijación de las tarifas de los Servicios Estándar, el Ositrán utilizará la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA del Ositrán.
34. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán podrá realizar de oficio la primera revisión de las tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años. Por su parte, COPAM a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

Donde

- $t$  : Año calendario en el que regirá el ajuste.
- $T_t$  : Tarifa vigente al inicio del año calendario  $t$ .
- $T_{t-1}$  : Tarifa establecida al inicio del año calendario  $t-1$
- $IPC_{t-1}$  : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI disponible al momento de realizar el cálculo.
- $IPC_{t-2}$  : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI con doce (12) meses de anticipación al  $IPC_{t-1}$ .

35. El cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.
36. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas<sup>10</sup> de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión: Servicio a la Nave, Servicios Estándar a la Carga (fraccionada, rodante, sólida a granel, líquida a granel y contenedores) y Servicio Estándar a los Pasajeros. Este procedimiento finalizó en agosto de 2016 con la aprobación de las tarifas de los Servicios Estándar<sup>11</sup>, las cuales fueron calculadas mediante la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*)<sup>12</sup>.
37. En el Cuadro N°1 se muestran las tarifas vigentes de los Servicios Estándar durante el año 2022 en el TPY-NR. Como se observa, las tarifas por el *Servicio Estándar a la Nave* registró el menor incremento con relación al año anterior (5,06%), mientras que entre los *Servicios Estándar a la Carga*, observamos variaciones entre un 5,63% y 6,26%, con la mayor variación en el servicio de *Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies*. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 5,62% en el 2022 respecto al año 2021.

<sup>10</sup> Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.

<sup>11</sup> Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016.

<sup>12</sup> Para poder aplicar esta metodología, el primer paso será seleccionar una muestra de terminales portuarios comparables que cumplan con las siguientes condiciones:

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



**Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados  
(En soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	2021	2022	Var % 2022/2021
<b>1. Servicio Estándar a la Nave</b>				
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,79	0,83	5,06%
<b>2. Servicios Estándar a la Carga</b>				
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	259,87	274,57	5,66%
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	348,94	368,67	5,65%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	100,39	106,67	6,26%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	120,37	127,18	5,66%
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	18,01	19,03	5,66%
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	81,25	85,84	5,65%
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	17,92	18,93	5,64%
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	9,94	10,50	5,63%
<b>3. Servicios Estándar para pasajeros</b>				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	11,38	12,02	5,62%

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

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Por otro lado, en el 2016, se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales<sup>13</sup>. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:

- (i) Almacenamiento del cuarto día en adelante,
- (ii) Embarque /descarga de contenedores IMO de 20 pies,
- (iii) Consolidación / desconsolidación de contenedores,
- (iv) Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada,
- (v) Colocación /remoción de etiquetas, precintos,
- (vi) Suministro de energía eléctrica a contenedores *reefer*,
- (vii) Alquiler de equipos para mejorar productividad o movimientos adicionales, y
- (viii) Personal a la orden.

39. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN del 21 de diciembre de 2016, se declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios de *Alquiler de equipos para mejorar la productividad o movimientos adicionales y personal a la orden*. Asimismo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN del 9 de octubre de 2017, el Regulador realizó la fijación tarifaria de seis servicios especiales bajo la metodología de tarificación comparativa, cuyos valores vigentes en el año 2021 son presentados en el Cuadro N° 2.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN.

<sup>14</sup> Es preciso indicar que, en el mencionado procedimiento de fijación tarifaria se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.



**Cuadro N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo)  
(En Soles, sin IGV), 2022**

Concepto	Unidad de cobro	2021	2022	Var % 2022/2021	
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)</b>					
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,02	3,19	5,63%	
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,02	3,19	5,63%	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,02	3,19	5,63%	
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)</b>					
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,02	3,19	5,63%	
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,02	3,19	5,63%	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,54	3,74	5,65%	
<b>Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)</b>					
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,48	3,68	5,75%	
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,48	3,68	5,75%	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,54	3,74	5,65%	
<b>Almacenamiento Carga rodante</b>					
Del día 4 al 8	Tonelada/día	12,32	13,02	5,68%	
Día 9 al 15	Tonelada/día	15,24	16,10	5,64%	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	23,46	24,79	5,67%	
<b>Almacenamiento Carga peligrosa</b>					
Recargo de carga peligrosa para contenedores <sup>1/</sup>	TEU/día	31%	31%	0,00%	
Recargo de carga peligrosa fraccionada <sup>2/</sup>	Tonelada/día	36%	36%	0,00%	
<b>Almacenamiento Carga proyecto</b>					
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día <sup>3/</sup>	50%	50%	0,00%	
<b>Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies<sup>4/</sup></b>					
<b>Consolidación/desconsolidación</b>		<b>Contenedor</b>	<b>421,01</b>	<b>444,82</b>	<b>5,66%</b>
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	518,44	547,76	5,66%	
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	731,05	772,39	5,65%	
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	724,87	765,86	5,65%	
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	913,23	964,87	5,65%	
Carga fraccionada/suelta	Camión	73,60	77,76	5,65%	
<b>Colocación/remoción de etiquetas, precintos</b>					
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	34,33	36,27	5,65%	
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	34,33	36,27	5,65%	
Suministro de energía	Contenedor/hora	6,70	7,08	5,67%	
<b>Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario</b>					
Grúa de celosía	Hora	185,54	196,03	5,65%	
Grúa telescópica	Hora	169,53	179,12	5,66%	
<b>Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer</b>					
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	764,06	807,27	5,66%	
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	904,19	955,32	5,65%	
<b>Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies</b>					
	<b>Contenedor</b>	<b>588,81</b>	<b>622,11</b>	<b>5,66%</b>	

<sup>1/</sup> Aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos.

<sup>2/</sup> Aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de carga fraccionada, según tipo de almacén.

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

<sup>4/</sup> Incluye la Tarifa por el Servicio Estándar

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

40. Como se desprende del Cuadro N° 2, durante el año 2022 las tarifas de los Servicios Especiales del Primer Grupo se incrementaron en todos los servicios brindados respecto al año 2021. Los incrementos tarifarios se situaron entre los 5,63%, para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)* y *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto) – del día 4 al 8 y del día 9 al 15*, y 5,75%, para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado) – del día 1 al 8 y del día 9 al 15*.



41. De otro lado, en el año 2018 se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de servicios especiales<sup>15</sup>. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:
- (i) Embarque y desembarque de carga mixta,
  - (ii) Estadía en zona de espera,
  - (iii) Alquiler de espacios en zonas administrativas,
  - (iv) Provisión de equipamiento,
  - (v) Suministro de agua,
  - (vi) Suministro de energía eléctrica,
  - (vii) Suministro de combustible,
  - (viii) Ensacado/enfundado o empaquetado,
  - (ix) Provisión de equipo de trimado,
  - (x) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, y
  - (xi) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
42. Al respecto, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados embarque y desembarque de carga mixta, estadía en zona de espera, alquiler de espacios en zonas administrativas y provisión de equipo de trimado. En cuanto a los servicios de suministro de agua y suministro de combustibles se indicó que estos se brindaban en condiciones de competencia.
43. En lo que respecta al servicio de provisión de equipamiento, con la finalidad de brindar a los usuarios la información completa acerca del alcance de dicho servicio se consideró necesario renombrar y acotar el alcance del servicio a provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
44. El 07 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó las tarifas de los siguientes servicios especiales a ser brindados en el TPY-NR<sup>16</sup>:
- a) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías.
  - b) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo con el tipo de carga.
  - c) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.

<sup>15</sup> Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN.

<sup>16</sup> Cabe precisar que, si bien al inicio del procedimiento de fijación tarifaria también se incluyó el Servicio Especial de Suministro de Energía Eléctrica, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo dio por terminado el procedimiento de fijación tarifaria para este servicio, pues para la prestación de dicho servicio el Concesionario requiere ejecutar inversiones adicionales, cuyo monto resulta necesario para determinar la tarifa.



45. Cabe precisar que para la fijación tarifaria de los servicios de provisión de equipamiento y consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* se aplicó la metodología de Costos Incrementales, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios; mientras que para el servicio de Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se optó por la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el RETA. Asimismo, en dicho procedimiento se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas de los servicios de este segundo grupo, que estuvieron vigentes en el año 2022, se muestran en el Cuadro N°3.

<b>Cuadro N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo)</b> (En Soles, sin IGV)				
<b>Concepto</b>	<b>Unidad de cobro</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Var % 2022/2021</b>
<b>Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario</b>				
Grúa de Celosía	Hora	185,54	196,03	5,65%
Grúa Telescópica	Hora	169,53	179,12	5,66%
Reach stacker	Hora	167,17	176,62	5,65%
Montacarga (a la nave)	Hora	181,32	191,57	5,65%
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	98,84	104,43	5,66%
<b>Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer</b>				
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	764,06	807,27	5,66%
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	904,19	955,32	5,65%
<b>Embarque o descarga de contenedores IMO 40</b>	<b>Contenedor</b>	<b>588,81</b>	<b>622,11</b>	<b>5,66%</b>

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Como se observa en el Cuadro N° 3, las tarifas de este segundo grupo presentaron un incremento anual de entre el 5.65% y 5.66%.

#### **IV.2. Precios**

47. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar precios por la contraprestación de aquellos Servicios Especiales y Servicios No Portuarios que se presten en condiciones de libre competencia.
48. Para lo cual, el Regulador podrá la verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria<sup>17</sup>.
49. Según lo acordado por el Consejo Directivo en su Resolución de Consejo Directivo N° 0034-2021-CD-OSITRAN de agosto de 2021, se aprobó la desregulación tarifaria del *Servicio de Almacenamiento del cuarto día (llenos y vacíos)* brindado por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Esto en consideración de la existencia de fuentes alternativas de aprovisionamiento dadas por TPP-LPO en Pucallpa, identificándose condiciones de

<sup>17</sup> Cabe señalar que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece el Concesionario antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el Regulador su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el Regulador, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el Concesionario puede cobrar un precio. Al respecto, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, señaló que esta cláusula debe entenderse de que el Ositrán, y no el INDECOPI, es el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia para estos casos.



competencia en el mercado indicado, correspondiendo dejar aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio. Los precios de servicios especiales no regulados registrados el 2022 se muestran el siguiente cuadro.

Cuadro N° 4: Precios de servicios especiales no regulados, 2022 (En Soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2021	2022	Var % 2022/2021
<b>Almacenamiento Contenedores llenos</b>				
Del día 4 al 10	TEU/día		23,27	-
Día 11 al 15	TEU/día		25,04	-
Día 16 en adelante	TEU/día		30,62	-
<b>Almacenamiento Contenedores vacíos</b>				
Del día 4 al 10	TEU/día		16,07	-
Día 11 al 15	TEU/día		17,49	-
Día 16 en adelante	TEU/día		22,87	-

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

### V.1. Inversiones

50. Como se ha mencionado, las inversiones en infraestructura se han dividido en dos etapas. La primera etapa corresponde a la ejecución de Obras Iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:

- Construcción del muelle con dos amarraderos. El muelle tendrá una longitud de 120 m y de ancho 47 m (incluye ante muelle de 35 metros).
- Construcción del atracadero para pasajeros de 12 m de longitud.
- Almacén techado de 6 092 m<sup>2</sup>.
- Patio de contenedores de 10 000 m<sup>2</sup>
- Balanzas de ingreso (2)
- 72 tomas *reefers* para contenedores
- Terminal de Pasajeros (aforo 100 personas)
- Áreas de Consolidación y desconsolidación
- Almacén para carga peligrosa
- Taller de mantenimiento /Estación de combustible
- Área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles de una superficie de 600 m<sup>2</sup>.
- Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m<sup>2</sup>.

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

- Una grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 toneladas a 12 metros.
- Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad de diseño.
- Un *reach stacker*
- Dos (2) tractores de tiro para tráiler de 30 toneladas
- Seis (6) elevadores de 4 toneladas
- Cuatro (4) vagonetas de 30 toneladas.
- Dos (2) chasis para contenedores
- Una (1) embarcación para mantenimiento de obras de río, y
- Otros equipos accesorios para manejo carga (equipos y herramientas para taller de mantenimiento, juego de balanza para grúa, juego de equipos de izaje, entre otros)



52. Adicionalmente a las obras mínimas de la fase I, el Concesionario deberá implementar las siguientes facilidades complementarias:
- Construcción de edificaciones para área administrativa y de servicio.
  - Antepuerto
  - Garitas de control de las instalaciones
  - Balanza para vehículos de carga
  - Reservorio de agua potable
  - Tanque de tratamiento de agua
  - Red de agua potable y red contra-incendio
  - Red de desagüe y Planta de tratamiento de aguas servidas primario
  - Cunetas de coronación y laterales, canales de drenaje, subdrenaje.
  - Toma eléctrica en los patios de contenedores para carga refrigerada
  - Casa de Fuerza para alojar equipo generador eléctrico.
53. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión<sup>18</sup>.
54. Al cierre del 2022, las inversiones acumuladas a lo largo de la concesión fueron las mismas que en el año 2016; es decir, el Concesionario no realizó nuevas inversiones. Por lo indicado, a diciembre de 2022 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas<sup>19</sup>.
55. Es necesario indicar que para la Fase II está prevista una inversión de USD 16,4 millones. Asimismo, el Contrato de Concesión señala que la ejecución de las obras y la adquisición del equipamiento de la Fase II deben iniciarse cuando la demanda alcance las 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.

## V.2. Pagos al Estado

56. De acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917<sup>20</sup> y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.

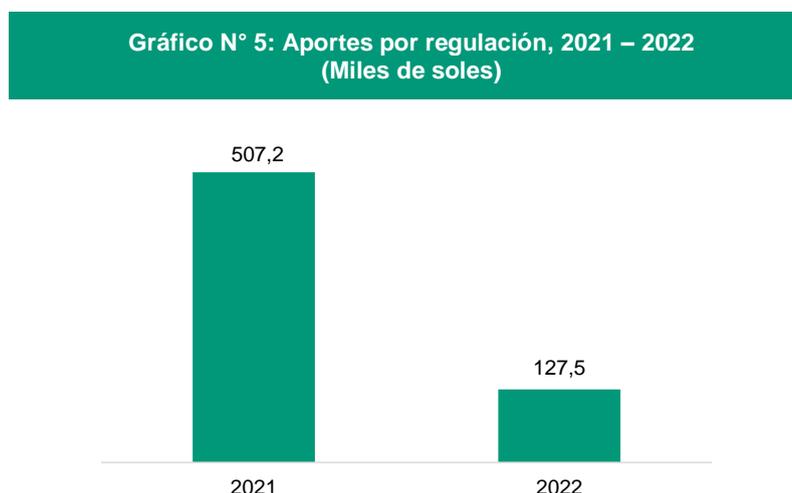
<sup>18</sup> Se ajustó el monto de compromiso de inversión a razón de la modificación presupuestal de la Fase I.

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

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



57. Como se observa en el Gráfico N° 5, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 127 474 durante el año 2022, un 74,9% menos que lo registrado el año 2021, cuando dicho monto ascendió a S/ 507 199. Esta caída se explica, fundamentalmente, porque el saldo de las cuentas por cobrar por la culminación de las obras de construcción de la Fase I del proyecto fue cobrado en su totalidad durante el año 2021, pasando de S/. 30,3 millones en dicho año a S/. 0,0 millones el 2022, reduciéndose sustancialmente la base imponible para el computo del aporte por regulación.



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

### V.3. Cofinanciamiento

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

#### **Pago por obras (PPO)**

58. El PPO corresponde a las obras que el Concesionario debe realizar durante el periodo de la Concesión, las cuales se encuentran divididas en: (i) Fase 1, la cual concluyó en diciembre de 2016; y, (ii) Fase 2, la cual aún no se inicia pues se encuentra sujeta al gatillo de demanda.
59. De acuerdo al Contrato de Concesión, el monto total adjudicado (según referencia de la propuesta económica presentada en fecha de la adjudicación) para el PPO de la Fase I ascendió a USD 6,74 millones, los cuales serán cancelados por el Estado Peruano en veinte (20) cuotas trimestrales una vez finalizadas y aceptadas todas las obras mínimas de la Fase 1. Posteriormente, el 10 de enero de 2013, mediante el Oficio N° 069-2013-MTC-/25, el MTC otorgó su conformidad sobre el ajuste del monto del PPO para la Fase 1, el cual se incrementó a USD 8,87 millones, conforme a lo previsto en el apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM



60. El 15 de diciembre de 2016 se firmó el Acta de Recepción de Obras, aprobándose el presupuesto de las obras con observaciones que no representaron más del 1% del Presupuesto Estimado de Obra contenido en el Expediente Técnico. Así, de conformidad a lo establecido en la cláusula 6.24 del Contrato de Concesión, se concedió la autorización para el inicio de la explotación de la Fase I del TPY-NR.

### **Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)**

61. Por su parte, el PAMO constituye el pago anual en dólares que el Estado Peruano realiza a favor del Concesionario con la finalidad de retribuir el mantenimiento y operación del Terminal, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión. El PAMO anual asciende a USD 2,71 millones, el cual está sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el anexo 3 del Contrato de Concesión.
62. Para la determinación del PAMO anual a ser pagado por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá al PAMO ofertado aquellos ajustes por inflación consignados en el numeral 3 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión. Así, para la determinación del pago del PAMO del primer año de Explotación de la Concesión, el Concedente efectuará un ajuste respecto al PAMO ofertado según la siguiente fórmula:

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

Donde:

- PAMO<sub>x</sub>: Importe del PAMO ajustado por el periodo anterior al inicio de Explotación.  
PAMO<sub>x-1</sub>: Importe del PAMO ofertado durante la presentación de la Oferta Económica.  
IPC: Índice General de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).  
IPC<sub>x</sub>: Registro de este índice disponible al último mes anterior al inicio de Explotación.  
IPC<sub>x-1</sub>: Registro de este índice correspondiente al mes de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).  
TC: Tipo de Cambio definido en el numeral 1.26.99 del Contrato de Concesión.  
TC<sub>x</sub>: Registro de este índice disponible al último día hábil del mes anterior al inicio de Explotación.  
TC<sub>x-1</sub>: Registro de este índice disponible a la fecha de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).  
X: Año 1 de Explotación.

63. Cabe mencionar que, a partir del segundo año del inicio de Explotación de las Obras Mínimas de la Fase 1 de la Concesión, al inicio de cada año de la Concesión, el PAMO se ajustará sobre la base de la fórmula señalada en el punto 3.1.2 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión.
64. Al respecto, el MTC ha venido ajustando el PAMO de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, como se detalla a continuación:
- Para el año 2020, cuarto año de explotación de la Concesión, el valor del PAMO Ajustado ascendía a USD 2,71 millones (sin IGV), siendo la cuota trimestral de USD 678,4 miles<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Mediante Oficio N° 5217-2020-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2022).



- Durante el año 2021, quinto año de explotación, el PAMO ajustado resultó en US\$ 2,50 millones, con una cuota trimestral, similar a la del año previo, de 678,4 miles, cayendo un 7,7%.<sup>23</sup>
- Finalmente, el año 2022, sexto año de explotación, el PAMO ajustado alcanzó los US\$ 3,05 millones, registrando cuotas trimestrales de US\$ 763,6 miles, creciendo un 22,0%.<sup>24</sup>



Fuente: EEFF 2022 de COPAM  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Niveles de servicio y productividad<sup>25</sup>

65. Según el contrato de concesión, los niveles de servicio y productividad son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario deberá lograr y mantener durante la Explotación del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, según se encuentra especificado en el Anexo 3 del Contrato<sup>26</sup>, con excepción del periodo de ejecución de las Obras Mínimas iniciales y hasta seis meses posteriores a la suscripción del Acta de Recepción de las Obras Mínimas iniciales. En tal sentido, el primer trimestre en el que el Concesionario debió de cumplir fue del 15 de junio al 14 de setiembre del 2017.

#### a) Tiempo de entrega y recepción de la mercancía

66. Los niveles de servicios vinculados al tiempo de demora por operación que debe cumplir el Concesionario en la entrega y recepción de la mercancía se presentan en medidas de promedio trimestral y por operación individual, como se describe a continuación<sup>27</sup>.

<sup>23</sup> Mediante Oficio N° 6448-2021-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2022).

<sup>24</sup> Mediante Oficio N° 6025-2022-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2022).

<sup>25</sup> La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

<sup>26</sup> El contrato de concesión también especifica que el concesionario deberá entregar al Regulador la información necesaria para acreditar el cumplimiento de lo establecido en dicho anexo, de manera trimestral, dentro de los primeros quince días calendario del mes posterior al mes evaluado.

<sup>27</sup> De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.



67. Como se observa en el siguiente cuadro, los resultados registrados durante el 2022 muestran que el *tiempo de entrega o recepción de la mercancía*, en cada operación, no ha sido superior al límite superior de 30 minutos establecido. En esa misma línea, el indicador promedio trimestral también alcanzó los niveles establecidos contractualmente, es decir, menores a 20 minutos.

**Gráfico N° 7: Tiempo de recepción y entrega de mercancías, 2022**

	Trim. 15Dic / 14Mar 22	Trim. 15Mar / 14jun 22	Trim. 15jun / 14set 22	Trim. 15Set / 14Dic 22
<b>Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos</b>				
<b>(En minutos)</b>				
Tiempo de recepción de mercancía	7,93	7,52	9,03	7,3
Tiempo de entrega de mercancía	10,93	10,6	10,93	11,62
<b>Requerimiento individual: Máximo 30 minutos</b>				
<b>(En operaciones que no cumplieron)</b>				
Tiempo de recepción de mercancía	0	0	0	0
Tiempo de entrega de mercancía	0	0	0	0

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### b) Indicadores de productividad

68. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2022<sup>28</sup>, tanto para carga general como para contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores al mínimo establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

**Gráfico N° 8: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2022**

	Trim. 15Dic / 14Mar 22	Trim. 15Mar / 14jun 22	Trim. 15jun / 14set 22	Trim. 15Set / 14Dic 22
<b>Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas</b>				
Carga general: Mínimo 80 Toneladas / Hora	148,93	123,19	148,93	102,07
Contenedores: Mínimo 12 Contenedores / Hora	Sin Movimiento	22,04	Sin Movimiento	Sin Movimiento
<b>Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas</b>				
Carga general: Mínimo 20 Toneladas / Hora	66,19	91,94	68,19	64,57

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. En particular, el rendimiento trimestral de *embarque y descarga de carga general para barcazas y chatas* reportado durante el 2022 se encontró entre los 102,07

<sup>28</sup> De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

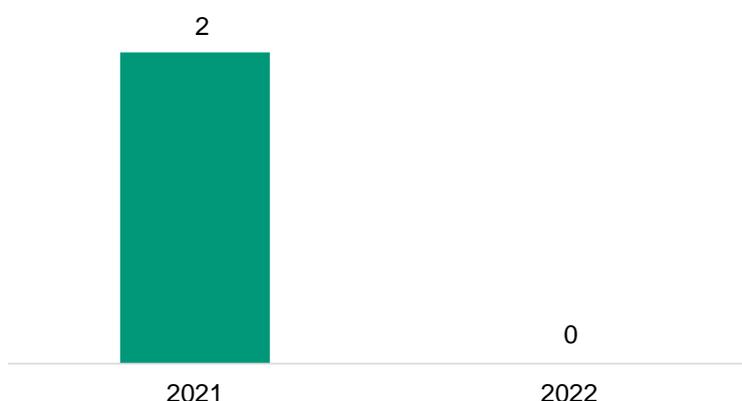


toneladas/hora (para el IV trimestre) y 148,93 toneladas/hora (para el I y III trimestres), siendo su valor mínimo 80 toneladas/hora. En el caso del rendimiento trimestral de *embarque y descarga para carga general en motonaves y motochatas*, los valores medidos se encontraron entre las 64,57 toneladas/hora (para el IV trimestre) y las 91,94 toneladas/hora (para el II trimestre), por lo que los valores superaron el mínimo de 20 toneladas/hora exigidos durante el año 2022.

## VI.2. Accidentes

70. En el transcurso del año 2022 no se registraron accidentes en el TPY-NR, reduciéndose respecto a las producidos durante el año 2021, en el que se registraron 2 accidentes.

**Gráfico N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2021 - 2022**



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

## VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

71. En el año 2022 no se presentaron reclamos contra el Concesionario, mientras que en 2021 se presentó solo uno, relacionado a asuntos de facturación o cobro. De otro lado, no se le aplicaron sanciones administrativas o penalidades durante el periodo en mención.

## VII. ESTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

72. El estado de resultados presenta el resumen de las operaciones de la concesión en lo relativo a los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2021 y 2022, para determinar el resultado del periodo. En el Cuadro N° 4 se presenta el estado de resultados para los ejercicios 2021 y 2022 consignados en los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2022.



**Cuadro N° 5: Estado de resultados integrales, 2021-2022  
(en soles)**

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	9 719 985	10 563 298	100,0%	100,0%	-8,0%	(843 313)
Ingresos por servicios especiales	55 756	62 512	0,6%	0,6%	-10,8%	(6 756)
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(4 618 979)	(10 227 494)	-47,5%	-96,8%	-54,8%	5 608 515
<b>Utilidad bruta</b>	<b>5 156 762</b>	<b>398 316</b>	<b>53,1%</b>	<b>3,8%</b>	<b>1194,6%</b>	<b>4 758 446</b>
Gastos administrativos	(3 305 316)	(4 037 190)	-34,0%	-38,2%	-18,1%	731 874
Diversos, neto	46 392	90 707	0,5%	0,9%	-48,9%	(44 315)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>1 897 838</b>	<b>(3 548 167)</b>	<b>19,5%</b>	<b>-33,6%</b>	<b>-153,5%</b>	<b>5 446 005</b>
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales		1 937 720	0,0%	18,3%	-100,0%	(1 937 720)
Ingresos (gastos) financieros, neto	53 955	(2 708 448)	0,6%	-25,6%	-102,0%	2 762 403
Diferencia de cambio, neta	(490 048)	1 561 544	-5%	15%	-131,4%	(2 051 592)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>1 461 745</b>	<b>(2 757 351)</b>	<b>15,0%</b>	<b>-26,1%</b>	<b>-153,0%</b>	<b>4 219 096</b>
Impuesto a la renta	(467 587)	(431 950)	-5%	-4%	8,3%	(35 637)
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>994 158</b>	<b>(3 189 301)</b>	<b>10%</b>	<b>-30%</b>	<b>-131,2%</b>	<b>4 183 459</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

73. Los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 9,7 millones, registrándose una caída del 8,0% durante el ejercicio 2022 respecto al ejercicio previo, del mismo modo que los ingresos por servicios especiales que, aunque con menor peso en los ingresos, cayeron también un 10,8%. De otro lado, los costos de servicio de operación y mantenimiento cayeron significativamente, registrándose una utilidad bruta de S/ 5,2 millones, muy superior a la del año 2021 (+1194,6%). De este modo, la utilidad bruta pasó de representar el 3,8% de los ingresos por servicio de operación y mantenimiento en el año 2021, a 53,1% en el ejercicio 2022.
74. De otro lado, los gastos administrativos ascendieron a S/ 3,3 millones en 2022, representando el 34,0% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, ascendiendo en el ejercicio previo a S/ 4,0 millones, es decir, una caída de 18,1% con relación al año anterior. El aumento de la utilidad bruta en 2022 (S/ 4,8 millones) y la caída de los gastos administrativos (S/. 731,9 mil), ha resultado en una utilidad operativa de S/ 1,9 millones, equivalente a un incremento de S/ 5,4 millones (19,5%) respecto al ejercicio previo.
75. De otro lado, al cuenta de ingresos (gastos) financieros representaron el 0,6% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento en el ejercicio 2022, ascendiendo a S/ 53,9 mil, lo cual representó una reducción de S/ 2.8 millones respecto al ejercicio 2021. Finalmente, la utilidad neta ascendió a S/ 994 158 mil, representando un incremento del 131,2%, equivalentes a S/ 4,2 millones respecto al ejercicio 2021.
76. En lo relativo a los costos de servicios de operación y mantenimiento de la concesión durante el 2022, estos se redujeron significativamente en un 54,8% (S/ 5,6 millones) con respecto al ejercicio 2021, pasando de S/ 10,2 millones a S/ 4,6 millones.

**Cuadro N° 6: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2021-2022  
(en soles)**

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2021 / 2021	
Gastos de personal	404 024	210 218	8,7%	2,1%	92,2%	193 806
Servicios prestados por terceros	3 098 064	3 055 465	67,1%	29,9%	1,4%	42 599
Tributo	-	1 213	0,0%	0,0%	-	(1 213)
Otros gastos de gestión	1 061 466	6 911 078	23,0%	67,6%	-84,6%	(5 849 612)
Provisiones	55 426	49 520	1,2%	0,5%	11,9%	5 906
<b>Total</b>	<b>4 618 980</b>	<b>10 227 494</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-54,8%</b>	<b>(5 608 514)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



77. A nivel desagregado, los costos de servicios prestados por terceros durante el 2022 ascendieron a S/ 3,1 millones, ocupando el primer lugar en participación y creciendo en 1,4% respecto al ejercicio previo, y representando el 67,1% de los costos de servicios de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2021 los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 3,1 millones, representando el 29,9% del costo operativos totales.
78. Respecto a los otros gastos de gestión durante el ejercicio 2022 ascendieron a S/ 1,1 millones, ocupando el segundo lugar en participación sobre los costos de servicios de operación y mantenimiento, con un 23,0% de participación. Respecto al ejercicio 2021, estos gastos mostraron una significativa caída de S/ 5,8 millones, registrando una tasa de crecimiento del -84,6%.
79. Durante el ejercicio 2022, los gastos de personal y provisiones ascendieron a S/ 459,4 mil, representando en conjunto el 9,9% de participación sobre los costos de operación totales, mientras que en el ejercicio 2021 dichos gastos ascendieron a S/ 259,7 miles y representaron el 2,6% de los costos de operación totales.
80. En cuanto a los gastos administrativos, estos resultaron S/ 3,3 millones durante el ejercicio 2022, mostrando una caída de S/ 731,9 miles (-18,1%) con respecto al ejercicio 2021. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos de administración para los años 2022 y 2021:

**Cuadro N° 7: Gastos administrativos, 2021-2022**  
(en soles)

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Cargas de personal	1 814 112	1 858 425	54,9%	46,0%	-2,4%	(44 313)
Servicios prestados por terceros	985 680	1 243 298	29,8%	30,8%	-20,7%	(257 618)
Consumo de combustible	111 242	545 514	3,4%	13,5%	-79,6%	(434 272)
Depreciación	192 345	254 897	5,8%	6,3%	-24,5%	(62 552)
Otros gastos	201 938	135 056	6,1%	3,3%	49,5%	66 882
<b>Total</b>	<b>3 305 317</b>	<b>4 037 190</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-18,1%</b>	<b>(731 873)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

81. Entre los gastos administrativos, la partida principal es normalmente la de cargas de personal, la que en 2022 ascendió a S/ 1,8 millones, representando el 54,9% del total de gastos administrativos, y registrando una reducción de S/ 44,3 miles (2,4%) respecto al ejercicio 2021.
82. La segunda partida con mayor participación entre los gastos administrativos es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2022 ascendió a S/ 985,6 mil, representando un 29,8% de los gastos administrativos totales, y cayendo S/ 257,6 miles (-20,7%) con relación a lo registrado en el ejercicio 2021.
83. Finalmente, durante el ejercicio 2022, el consumo de combustible, depreciación y otros gastos ascendieron a S/ 505,5 miles, representando en conjunto el 15,3% de participación sobre los gastos administrativos totales, e implicando una caída de S/ 429,9 miles respecto al ejercicio 2021. Cabe indicar que en el ejercicio 2021, dichos conceptos tuvieron una participación de 23,2% sobre los gastos administrativos totales.



84. En conclusión, a partir del análisis de la información presentada, podemos afirmar que, durante el 2022, la empresa ha obtenido una utilidad (pérdida) neta de S/ 994,2 mil, significando un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (pérdida neta de S/ 3,2 millones), explicada, principalmente, por un significativo aumento en su utilidad operativa, explicada por: i) una caída en los costos de servicio de operación y mantenimiento (S/ -5,6 millones), y ii) el aumento en la cuenta Ingresos (gastos) financieros, neto (S/ 2,7 millones).

## VII.2. Estado de Situación Financiera

85. El Estado de Situación Financiera busca reflejar la situación económica y financiera de la concesión evaluando el estado de sus activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2021 y 2022:

Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera (en soles), 2021-2022

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>14 678 329</b>	<b>14 088 169</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>1 695 909</b>	<b>1 802 940</b>
Efectivo	9 667 732	8 216 134	Cuentas por pagar comerciales	473 054	559 301
Fondos sujetos a restricción	566 123	671 125	Cuentas por pagar a partes relacionadas	659 286	524 195
Cuentas por cobrar comerciales	2 797 330	3 094 560	Otras cuentas por pagar	563 569	719 444
Cuenta por cobrar a partes relacionadas	44 719	78 354			
Otras cuentas por cobrar	1 065 560	1 524 883			
Gastos pagados por anticipado	536 865	503 113	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	-	-
			Pasivos por arrendamientos	0	0
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>605 494</b>	<b>308 527</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1 695 909</b>	<b>1 802 940</b>
Otras cuentas por cobrar		0			
Activo diferido por impuesto a las ganancias	26 063	37 588	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>13 587 914</b>	<b>12 593 756</b>
Activos por derecho de uso	398 682	132 367	Capital social	12 000 000	12 000 000
Instalaciones, unidades de transporte y equipo, neto	180 749	138 572	Reserva legal	378 306	378 306
Intangibles neto		0	Resultados acumulados	1 209 608	215 450
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>15 283 823</b>	<b>14 396 696</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>15 283 823</b>	<b>14 396 696</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

86. Al revisar la evolución de las cuentas, podemos mencionar que durante el ejercicio 2022 el activo total se incrementó en S/ 877 miles (6,2%) respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 14,4 millones a S/ 15,3 millones. Esto se explica por el incremento en S/ 590 miles del activo corriente, en particular, debido fundamentalmente a un crecimiento de la cuenta efectivo en 17,7%, que pasó de S/ 8,2 millones a S/. 9,7 millones, y que pudo compensar reducciones en las cuentas fondos sujetos a restricción (-15,6%), cuentas por cobrar comerciales (-9,6%), cuenta por cobrar a partes relacionadas (-42,9%) y otras cuentas por cobrar (-30,1%).
87. Respecto al pasivo total, durante el ejercicio 2022, este presentó una disminución de S/ 107 miles (-5,9%) respecto al ejercicio previo, explicada a su vez por una disminución equivalente del pasivo corriente asociada a una disminución de las cuentas por pagar comerciales (-15,4%) y otras cuentas por pagar (-21,7%).
88. En el caso del patrimonio en el ejercicio 2022, este fue a S/ 13,6 millones, registrando una caída de S/ 994 miles (7,9%), respecto al ejercicio 2021, causada por la caída equivalente en los resultados acumulados, que pasaron de S/. 215 miles a S/. 1,2 millones. Asimismo, en el ejercicio 2022 el patrimonio neto representó el 88,9% del activo total, mientras que en el ejercicio previo fue de 87,3%, con lo cual se concluye que hay un mantenimiento en los niveles de solvencia de la empresa.



89. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2021, la situación financiera de la empresa se ha mantenido en términos de solvencia financiera, luego de la mejora observada en el ejercicio 2021 por la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, reducción que se efectuó con recursos propios.

### VII.3. Ratios Financieros

#### a) Análisis de ratios de liquidez

90. Durante el ejercicio 2022, la empresa mantuvo sus ratios de liquidez muy por encima a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>29</sup> y prueba ácida<sup>30</sup>, lo que refleja que los recursos de corto plazo (activo corriente) de la empresa cubren holgadamente sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Así mismo, en términos de liquidez absoluta<sup>31</sup>, en el ejercicio 2022 el ratio fue superior a 1, lo cual indica que el nivel de caja bancos de la empresa cubre el pasivo corriente.

Cuadro N° 9: Ratios de liquidez		
Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	8,66	7,81
Prueba ácida	8,34	7,53
Liquidez absoluta	5,70	4,56

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

91. Específicamente, se aprecia del cuadro anterior que los ratios de liquidez clásica y prueba ácida han aumentado respecto al ejercicio 2021, así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 7,81 a 8,66, y el ratio de prueba ácida aumentó de 7,53 a 8,34, de esta forma, en el ejercicio 2022 podemos decir que por cada sol de pasivo corriente existen S/ 8,34 de activo corriente como respaldo. Análogamente, durante el ejercicio 2022, el ratio de liquidez absoluta aumentó de 4,56 a 5,7, debido tanto a un aumento del activo corriente, como al mantenimiento del pasivo corriente.

#### b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

92. En lo que respecta a los ejercicios 2022 y 2021, los ratios de endeudamiento: deuda – patrimonio<sup>32</sup>, endeudamiento del activo<sup>33</sup>, e índice de solvencia<sup>34</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido ligeramente, incrementándose de esta forma su nivel de solvencia. De otro lado, el análisis del estado de situación financiera y del ratio de calidad de la deuda<sup>35</sup> evidencian una equivalencia entre el pasivo corriente y el pasivo total en el ejercicio 2022, de manera similar al ejercicio previo.

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>32</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>33</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>34</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

<sup>35</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.



Cuadro N° 10: Ratios de endeudamiento

Ratios	2022	2021
Deuda - patrimonio	0,1	0,1
Endeudamiento del activo	11,1%	12,5%
Calidad de la deuda	100,0%	100,0%
Índice de solvencia	9,01	7,99

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2022 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

93. Para el ejercicio 2022, el ratio deuda – patrimonio nos indica que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 0,1 de deuda, manteniéndose la situación del año 2021 denotando una situación estable en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
94. En el ejercicio 2022, el ratio endeudamiento del activo cae respecto al ejercicio anterior. En particular, el activo total en el ejercicio 2022 es financiado en un 11,5% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio anterior el valor de este ratio fue de 12,5%, denotando una ligera disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
95. De otro lado, durante el ejercicio 2022 el ratio de calidad de la deuda muestra que, el 100% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), siendo que este indicador fue idéntico en el ejercicio 2021, reflejando que el endeudamiento de corto plazo se mantiene cerca de su nivel máximo en la concesión.
96. Finalmente, durante el ejercicio 2021 el índice de solvencia nos indica que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 9,01 de activo total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa). A partir del valor observado en el ejercicio 2021 (7,99), puede concluirse la empresa ha disminuido nivel de endeudamiento.

### c) Análisis de los ratios de rentabilidad

97. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia en el uso de los activos y de los recursos propios. Respecto al margen bruto<sup>36</sup>, este se incrementó de -33,6% en el 2021 a 19,5% en el 2022, debido principalmente al aumento en la utilidad bruta explicada por una caída significativa de los costos de servicio de operación y mantenimiento (S/ 5,6 millones). El margen operativo<sup>37</sup> aumentó considerablemente desde un 3,8% en 2021 a 53,1% en el 2022, tanto por el crecimiento descrito en la utilidad bruta como la caída de los gastos administrativos.

Cuadro N° 11: Ratios de rentabilidad

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	19,5%	-33,6%
Margen Operativo	53,1%	3,8%
Margen Neto	10,2%	-30,2%
Margen EBITDA	22,2%	-31,8%
ROE	7,3%	-25,3%
ROA	6,5%	-22,2%

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

<sup>36</sup> Calculado como Utilidad bruta / Ingresos de Operación.

<sup>37</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



98. De otro lado, el margen neto<sup>38</sup> presentó una mejora entre el 2021 y 2022. En particular, en 2021 fue de -30,2%, muy por debajo del 10,2% registrado en el 2021, indicando que en 2022 por cada S/ 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtuvo S/ 10,2 de utilidad neta.
99. El margen EBITDA<sup>39</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. En el ejercicio 2022, el margen de EBITDA fue de 22,2%, muy superior al -31,8% registrado durante el 2021, en particular, el margen de EBITDA ha representado una mejora asociada al crecimiento de la utilidad operativa.
100. El ROE<sup>40</sup> es una medida de la rentabilidad del patrimonio de la empresa, apreciándose en el caso del concesionario que en el ejercicio 2022 esta mejoró notablemente respecto al ejercicio previo, observándose que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ 7,3, siendo que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una utilidad de S/ -25,3, hecho asociado al incremento de la utilidad neta.
101. Finalmente, el ROA<sup>41</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, observándose un incremento desde un -22,2% en 2021, a 6,5% en el ejercicio 2022, debido también al aumento en la utilidad neta registrada en dicho ejercicio.

## VIII. CONCLUSIONES

102. El informe de desempeño del año 2022 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, concluye lo siguiente:
- (i) En el año 2022 se atendieron 468 naves en el TPY-NR, es decir, se redujo ligeramente un 0,21% respecto al año 2021, cuando se atendieron 469 naves, lo que denota un mantenimiento en dicho indicador de actividad portuaria .
  - (ii) En el año 2022 se registró un crecimiento de 25,4% en el volumen de carga movilizada con relación al año anterior. La cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY NR fue de 26 854 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada (62,6%) y contenerizada (37,4).
  - (iii) Respecto a las tarifas vigentes de los Servicios Estándar, durante el año 2022 en el TPY-NR, las tarifas por el Servicio Estándar a la Nave registraron el menor incremento con relación al año anterior (5,06%), mientras que entre los Servicios Estándar a la carga, observamos variaciones entre un 5,63% y 6,26. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 5,62% en el 2022.
  - (iv) Al cierre del ejercicio 2022, las inversiones acumuladas fueron las mismas que en el año 2016; es decir, el Concesionario no ha realizado nuevas inversiones. Por lo indicado, a diciembre de 2022 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas.
  - (v) En cuanto a los pagos al Estado, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 127 474 durante el año 2022, un 78,9% por debajo de lo observado el año 2021, cuándo el aporte ascendió a S/ 507 199.

<sup>38</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>39</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

<sup>40</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>41</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- 
- (vi) Con relación al desempeño operativo, tanto los niveles de *servicio de tiempo de entrega o recepción de la mercancía* como los niveles de rendimientos para carga general y para contenedores, cumplieron con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión.
- (vii) Respecto a la situación financiera del ejercicio 2022, se puede concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido ligeramente, incrementándose de esta forma su nivel de solvencia mientras que la rentabilidad se incrementaron debido principalmente a una caída significativa en los gastos operativos. En términos de liquidez, la empresa muestra una ligera mejora respecto a los resultados del ejercicio 2021.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Cláusula 2.1. (p. 25)
2	Fecha de suscripción	31 de mayo de 2011	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 33)
4	Factor de competencia	Menor pago por PAMO (pagos anuales por mantenimiento y operación) y PPO (pago por obra)	Bases del Concurso
5	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.7
6	Tipo de Contrato	DBFOT: diseño, financiación, construcción, operación y transferencia	Cláusula 2.4
7	Capital mínimo	S/. 12 000 000,00.	Cláusula 3.3
8	Garantías a favor del Concedente	<p>El Concesionario entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Garantía inicial:</u> desde la fecha de suscripción del contrato hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: USD 3 774 927,00.</li> <li>▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase I,</u> el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 6 517 016,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase I.</li> <li>▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase II,</u> el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 4 807 764,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase II.</li> </ul>	Cláusula 10.2
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente garantiza el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> <li>▪ La construcción y el mantenimiento de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario, así como el dragado de mantenimiento de río, a efectos de lograr las condiciones operativas necesarias, son de responsabilidad del MTC.</li> </ul>	Cláusula 10.1
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente con opinión favorable del Regulador, otorgar garantías a favor de los acreedores permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de Concesión.</li> <li>- Ingresos de la Concesión, netos del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales.</li> <li>- Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 10.3



11	Compromiso de inversión	<p>La inversión referencial proyectada sin IGV por fases es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión Fase I: USD 25,5 millones</li> <li>▪ Inversión Fase I ajustada: USD 36,1</li> <li>▪ Inversión Fase II: USD 18,5 millones</li> <li>▪ Inversión Total: USD 37,1 millones</li> <li>▪ Inversión Total Proyectada: USD 54,6 millones</li> </ul>	Anexo 9
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras mínimas: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Fase I</u>: Asociada a las obras iniciales, se realizaría en los 4 primeros años de la concesión e implicará la ejecución de obras y adquisición de equipos.</li> <li>- <u>Fase II</u>: las obras a construir, conjuntamente con el equipamiento a adquirir, deberán ser comenzadas a ejecutar cuando se alcance una demanda de 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 9
13	Cierre Financiero	<p>El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los 30 días Calendario de inicio de la construcción, que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento que se generen para la ejecución de las Obras Mínimas de la Fase I y las Obras Mínimas de la Fase II en su respectiva oportunidad.</p>	Cláusula 6.39
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje. Modalidades: (i) Arbitraje de conciencia, y (ii) Arbitraje de derecho (Arbitraje nacional para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00 y arbitraje internacional cuando las controversias son mayores a USD 10 000 000,00).</li> </ul>	Cláusula 16.11 Cláusula 16.12
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 1 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 1 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 1 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 4 y 5 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA).</li> <li>- Garantías (4 y 10 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 1 y 80 UIT).</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (1 y 3 UIT).</li> </ul> </li> <li>▪ Potestad de supervisión (10 UIT).</li> </ul>	Anexo 17
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.1
17	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de costos del Concesionario.</li> <li>▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a los Servicios Estándar.</li> </ul>	Cláusula 9.15 Cláusula 9.16 Cláusula 9.18



		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente con opinión del Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:             <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuestos, resultante del ejercicio.</li> <li>b) El recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula.</li> </ul> </li> <li>▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del PAMO del (de los) siguiente (s) periodo (s) hasta alcanzar el monto del desequilibrio calculado.</li> </ul>	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros personales para trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	Anexo 21
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La explotación solo podrá iniciarse si el Concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo.</li> <li>▪ La fecha de inicio de la explotación de la concesión se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras correspondientes a la Fase I, ejecutadas de acuerdo al respectivo Expediente Técnico.</li> </ul>	Cláusula 8.12 Cláusula 8.13
20	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durante la ejecución de las obras mínimas y hasta seis (06) meses posteriores a la entrega del acta de recepción de obras iniciales <u>no se exigirá</u> los niveles de servicio y productividad señalados en el contrato.</li> <li>▪ <u>Amarradero multipropósito:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para barcasas y chatas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carga general: 80 toneladas por hora.</li> <li>o Contenedores: 12 contenedores por hora.</li> </ul> </li> <li>- Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para motonaves y motochatas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carga general: 20 toneladas por hora.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▪ <u>Tiempo de recepción y entrega de mercancía:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No deberá exceder los 30 minutos en cada uno de los casos. Así como no podrá ser superior a 20 minutos en promedio trimestral.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 8.17 Anexo 3
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Regulador podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas, según los procedimientos y metodologías establecidas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.</li> <li>▪ El Regulador podrá revisar de oficio cada cinco (05) años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura portuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características con la demanda.</li> <li>▪ El Concesionario, a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:             <math display="block">T_t = T_{t-1} * (IPC_{t-1}/IPC_{t-2})</math> </li> </ul>	Cláusula 9.5 Cláusula 9.6 Cláusula 9.7



22	Tarifas	<p>El Concesionario estará facultado a cobrar la(s) Tarifa(s) en Nuevos Soles que serán fijadas por el Regulador, utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA por los servicios que prestará el Nuevo Terminal portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, por la prestación de los siguientes Servicios Estándar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Servicios a la Nave.</li><li>▪ Servicios a la Carga:<ul style="list-style-type: none"><li>- Fraccionada.</li><li>- Rodante.</li><li>- Solida a Granel.</li><li>- Líquida a Granel.</li><li>- Contenedor con carga de 20 pies.</li><li>- Contenedor vacío de 20 pies.</li><li>- Contenedor con carga de 40 pies.</li><li>- Contenedor vacío de 40 pies.</li></ul></li><li>▪ Servicios a los pasajeros.</li></ul>	Anexo 5
23	Cofinanciamiento	<p>El Concedente reconocerá el pago de los siguientes conceptos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pago por Obra (PPO)</li><li>• Pago anual de mantenimiento y operación (PAMO)</li></ul> <p>El procedimiento de pago de ambos conceptos se encuentra regulado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.</p>	Cláusula 9.9



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma

Modalidad de concesión	Cofinanciada
Plazo de concesión	30 años
Periodo	2016-2022

#### Tráfico

Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tráfico de naves</b>	Unidades	148	520	438	413	469	468
<b>Carga por tipo de operación:</b>							
Exportación	Toneladas						
Importación	Toneladas						
Cabotaje	Toneladas	16 800	86 700	20 114	17 068	21 409	26 854
Transbordo	Toneladas						
<b>Carga por tipo de producto:</b>							
Contenedorizada	Toneladas	203	528	1 464	4 596	4 235	10 032
Fraccionada	Toneladas	15 689	85 475	11 289	11 823	17 174	16 822
Graneles líquidos	Toneladas	884		7 360	649		
Graneles sólidos	Toneladas						
Rodante	Toneladas	24					
<b>Contenedores</b>	Unidades	11	52	99	284	253	539
	TEU	18	89	187	551	490	1071

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ No se ha considerado el periodo de prueba.



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

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

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

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

---

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