



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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 2023: Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran 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.

Primera versión: junio de 2024

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición accionaria del Concesionario.....	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión	10
I.5. Hechos de importancia	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	10
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales.....	11
II.3. Servicios No Portuarios	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Tráfico de carga	12
IV. TARIFAS Y PRECIOS	15
IV.1. Tarifas.....	15
IV.2. Precios.....	19
V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado	21
V.3. Cofinanciamiento	22
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	24
VI.2. Accidentes.....	25
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VII. ESTADOS FINANCIEROS	26
VII.1. Estado de Resultados Integrales	26
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	28
VII.3. Ratios Financieros	29
VIII. CONCLUSIONES	32
ANEXOS	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	37



CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados	16
CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo).....	17
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo).....	19
CUADRO N° 4: Precios de servicios especiales no regulados, 2023	20
CUADRO N° 5: Estado de resultados integrales, 2019-2023.....	26
CUADRO N° 6: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2019 – 2023	27
CUADRO N° 7: Gastos administrativos, 2019 – 2023	27
CUADRO N° 8: Estado de Situación Financiera (en soles), 2019 – 2023.....	28
CUADRO N° 9: Ratios de liquidez, 2019 – 2023	29
CUADRO N° 10: Ratios de endeudamiento, 2019 – 2023.....	30
CUADRO N° 11: Ratios de rentabilidad, 2019 – 2023.....	31

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2022-2023	13
GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2022-2023.....	13
GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar,	14
GRÁFICO N° 4: Movimiento de carga líquida a granel, 2019 – 2023 (Toneladas).....	14
GRÁFICO N° 5: Aportes por regulación, 2022 – 2023	21
GRÁFICO N° 6: Valor del PAMO, 2019-2023	23
GRÁFICO N° 7: Tiempo de recepción y entrega de mercancías, 2023.....	24
GRÁFICO N° 8: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2023	25
GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2023.....	25

ILUSTRACIONES

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



RESUMEN EJECUTIVO

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 2023, 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 m², la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6 977 m², entre otras.

Entre los hechos relevantes durante el año 2023, el Concesionario dio el mantenimiento oportuno a la infraestructura y el equipamiento portuario cumpliendo lo indicado en el Plan de Conservación, y tienen como objetivo continuar con el cumplimiento oportuno de dicho Plan en el 2024¹. En temas de Seguridad y Medio Ambiente, se continuará con lo establecido en el PBIP y en el EIA del TPY-NR para el 2023, además de cumplir con los procedimientos establecidos en su sistema integrado de gestión.

A diciembre de 2023, 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 2017-2023 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 2023 fueron atendidas 467 naves en el TPY-NR, manteniéndose casi al nivel alcanzado el año 2022 (468 naves). Respecto a la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga, se registraron 21 968 toneladas, un 18,2 % menos que en el año 2022, distribuyéndose en mercancías fraccionada (12 887 toneladas) y contenerizada (9081 toneladas), significando un 58,7 % y 41,3 % de la carga movilizada en el terminal, respectivamente.

En cuanto a las tarifas por servicios estándar, el *Servicio Estándar a la Nave* registró un incremento interanual de 8,43 %, mientras que, entre los *Servicios Estándar a la carga*, observamos variaciones entre 7,84 % y 8,48 %. De otro lado, el *Servicio de embarque/descarga de pasajeros* incrementó un 8,49 % su tarifa en el 2023, siempre en términos interanuales. Con relación a las tarifas por Servicios Especiales, la menor variación registrada fue del 8,42 %, para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado) – del día 1 al 8 y del día 9 al 15*, mientras que el mayor incremento interanual se dio para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado) – del día 16 en adelante*, fue del 8,56 %.

¹ Plan de Negocios COPAM 2024.



De otro lado, los pagos al Estado durante el 2023 registraron que el aporte por regulación efectuado por el TPY-NR ascendió a S/ 122 861 el año 2023, un 3,6 % menos que lo registrado el 2022, cuándo dicho monto ascendió a S/ 127 474.

Durante el año 2023 no se presentaron reclamos, sanciones administrativas o penalidades al concesionario.

Respecto a la información financiera, en el 2023, el activo total ascendió a S/ 18,5 millones, lo que supone un incremento de S/ 3,2 millones respecto al año anterior. Este aumento se explica, principalmente, por un incremento significativo en la cuenta de efectivo (+41,7%) y en cuentas por cobrar comerciales (+14,7%). En cuanto a la solvencia, se observó una mejora ligera debido a una reducción del pasivo total en S/ 366 780. Esta reducción fue derivada de la disminución en cuentas por pagar a partes relacionadas y en otras cuentas por pagar, que cayeron 30,2% y 50,2%, respectivamente.

El pasivo total ascendió a S/ 1,3 millones en 2023, representando el 7,2% del activo total. Dentro de esta categoría, el pasivo corriente constituyó el 100,0%, mientras que el pasivo no corriente fue inexistente, una situación que se ha mantenido constante desde el 2021, cuando el pasivo no corriente dejó de figurar en los estados financieros auditados. En general, esto indica un menor financiamiento de terceros por parte de la empresa y demuestra que, desde hace varios años, la empresa solo tiene deuda de corto plazo.

A partir del análisis de la información económica-financiera presentada, podemos afirmar que, durante el 2023, la empresa ha obtenido una utilidad neta de S/ 3,5 millones, significando un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (S/ 994 158). Este resultado se explica, principalmente, por un aumento en los ingresos totales, sobre todo por el incremento en otros ingresos de S/ 1,3 millones. Este aumento significativo se debe a la indemnización recibida por el Laudo Arbitral – Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el cual la concesionaria ganó un juicio en contra del estado peruano por la demora en la entrega de obras de la vía de acceso terrestre (VAT), resultando una indemnización de S/ 1,3 millones.

De otro lado, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2023, la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, luego de la mejora observada en el ejercicio 2022 por la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, misma que se efectuó con recursos propios.

Finalmente, los ratios financieros permiten concluir que la empresa ha reducido su nivel de apalancamiento significativamente, mostrando una fuerte posición de solvencia, con un ratio de deuda a patrimonio muy bajo en 2023. Mientras que los ratios de rentabilidad se incrementaron debido, principalmente, a un aumento significativa en otros ingresos (+ 2752,4%). En términos de liquidez, la empresa ha mejorado su liquidez a lo largo de los últimos 5 años, con ratios de liquidez corriente y prueba ácida en constante aumento, lo que indica una creciente capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo.



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 Salvador².
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)³.

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

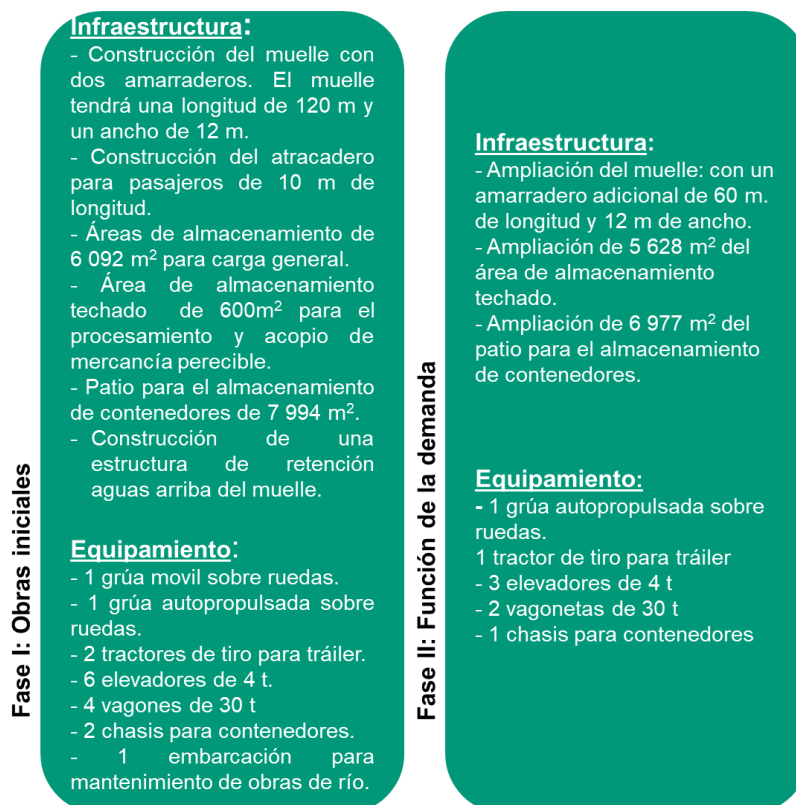
5. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la primera fase de inversiones se realizará durante los primeros cuatro años de la Concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función 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.

² Ver: <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos> (último acceso: 22 de junio de 2021).

³ 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 monopropietario; 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 remolaje, 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 COPAM⁴, 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.

I.4. Principales activos de la Concesión

16. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*⁵, 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 m² para carga general.
 - Área de almacenamiento techado de una superficie de 600 m², para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles.
 - Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 7 994 m².
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 2023, COPAM dio el mantenimiento oportuno a la infraestructura y el equipamiento portuario cumpliendo lo indicado en el Plan de Conservación, y tienen como objetivo continuar con el cumplimiento oportuno de dicho Plan en el 2024⁶. En temas de Seguridad y Medio Ambiente, se continuará con lo establecido en el PBIP y en el EIA del TPY-NR para el 2023, además de cumplir con los procedimientos establecidos en su sistema integrado de gestión. En el aspecto comercial, para el 2024 la gestión de COPAM se enfocará en optimizar la integración logística multimodal con énfasis en la promoción del uso de Contenedores.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

13. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en tres tipos:
- Servicios Estándar.
 - Servicios Especiales.
 - Servicios No Portuarios.

⁴ Ver: <http://www.copam.com.pe/es/areas-de-influencia>

⁵ Un proyecto *Greenfield* es aquel proyecto que se realiza desde cero, o aquel que, contando con infraestructura existente, resulta necesario cambiarla en su totalidad.

⁶ Plan de Negocios COPAM 2024.



II.1. Servicios estándar

14. 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.
15. 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.

16. 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

17. 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

18. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las Inversiones Complementarias⁷. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

19. Durante el año 2023, la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY-NR fue de 21 968 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada, con 12 887 toneladas (58,7 %), y contenerizada, con 9081 toneladas (41,3 %). Este resultado muestra una caída interanual del -18,2 %, luego que en el 2022 se reportara una variación positiva del 25,4% con relación al año 2021.

III.1. Principales clientes

20. 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

21. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y carga en el TPY-NR durante el año 2023, a partir de la información de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁸. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores y carga fraccionada.
22. Cabe mencionar que durante el año 2023 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 y 2022, situación que se repitió en el año 2023.

a) Servicio estándar a la nave

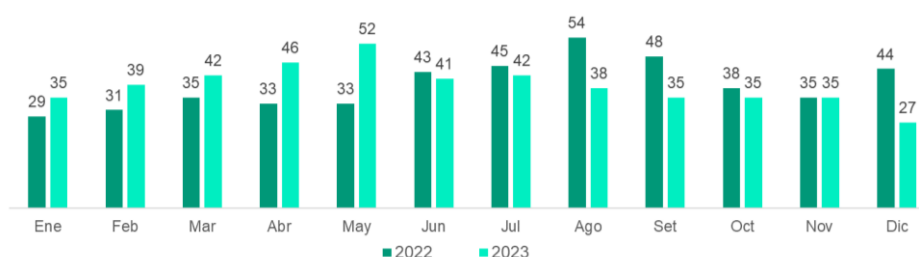
23. Durante el año 2023 se atendieron 467 naves en el TPY-NR, es decir, se redujo ligeramente un 0,21% respecto al año 2022, cuando se atendieron 468 naves. En particular, durante el mes de mayo se atendió la mayor cantidad de naves (52), siendo diciembre el de menor atención de naves (27). En el 2022, fue el mes de agosto el de mayor atención con 54 naves, mientras que el mes de enero fue el de menor movimiento, con 29 naves atendidas.

⁷ 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.

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



GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2022-2023
(Número de naves)



Fuente: COPAM

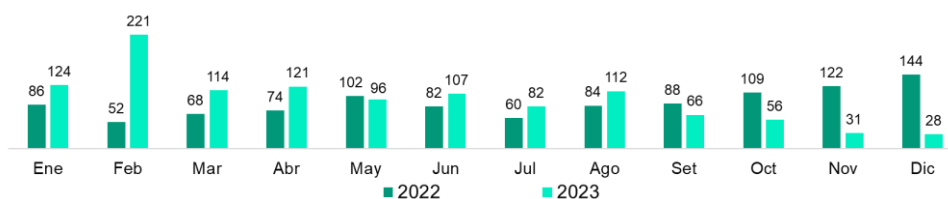
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. En cuanto a la capacidad observada de las naves, empleando como unidad de medida su Arqueo Bruto⁹, en el año 2023 las naves que atracaron en el TPY-NR alcanzaron una capacidad promedio de 804,1 TM, cayendo en un -4,8 % respecto a la registrada en el año 2022 (845,0 TM).

b) Servicio estándar de carga contenedorizada

25. En lo referido al servicio estándar de carga de contenedores de 20 y 40 pies, durante el año 2023 se movilizaron 1158 TEU, lo cual representó un incremento interanual del 8,1 %, precisándose que todas las operaciones con carga contenerizada movilizadas correspondieron al régimen de cabotaje.
26. Respecto a la participación de contenedores según su tamaño, en el año 2023 los de 40 pies representaron el 97,9 % del total de contenedores movinizados, siendo inferior en 0,8 % a la registrada en el año anterior. De otro lado, el 82,6 % de los TEU movinizados en dicho año fueron contenedores llenos.
27. Respecto a la frecuencia mensual, el mes de diciembre registró el menor movimiento de carga contenerizada, con 28 TEU (asociado al movimiento de 14 contenedores), siendo febrero el mes en que se registró el mayor movimiento, alcanzándose los 221 TEU (asociado al movimiento de 111 contenedores).

GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar,
2022-2023
(En TEU)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

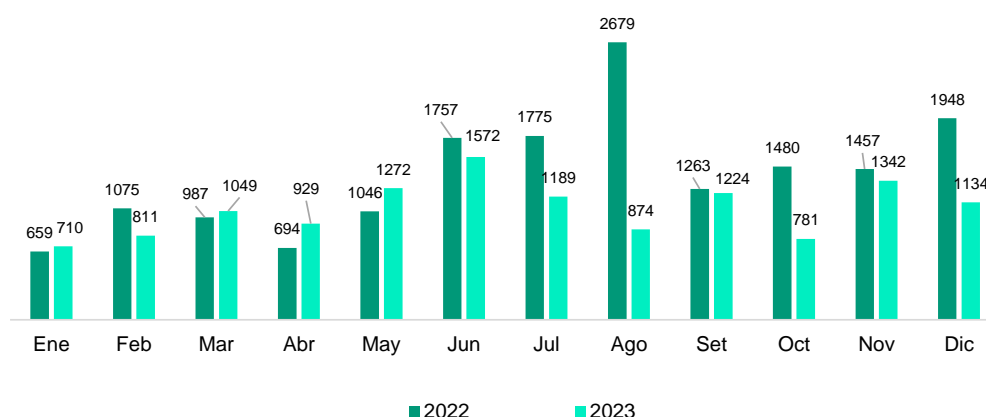
⁹ De acuerdo con el glosario de términos del sector de Transportes y comunicaciones del año 2009, el arqueo bruto de una nave se refiere al volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes.
Ver: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario_Terminos_Mayo_2009.pdf



c) Servicio estándar de carga fraccionada

28. Con relación a la carga fraccionada, luego de la recuperación iniciada el segundo semestre del 2020 respecto al efecto que tuvo la epidemia del Covid-19, el año 2023 COPAM movilizó 12 894 toneladas bajo las operaciones de cabotaje, resultando en una caída del 23,3 % respecto al año 2022, año en que se movilizaron 16 822 toneladas.
29. El Gráfico N° 3 registra la distribución mensual del movimiento de carga en los años 2022 y 2023, siendo junio y noviembre los meses que presentaron los mayores movimientos de carga fraccionada, con 1572 y 1342 toneladas, respectivamente; mientras que en los meses de enero y octubre se movilizó la menor cantidad de carga fraccionada, registrando 710 y 781 toneladas, respectivamente.

GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2022-2023 (Toneladas)



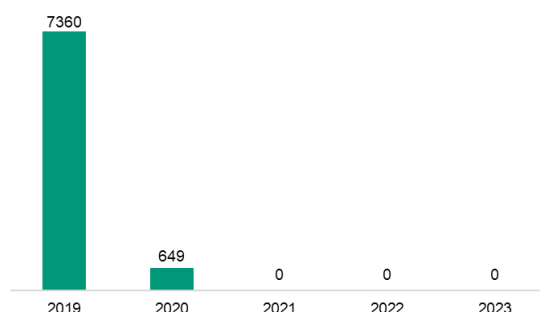
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga líquida a granel

30. Durante el año 2023 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 – 2023 (Toneladas)



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

31. 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).
32. 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.
33. 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 a IPC_{t-1} .

34. El cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.
35. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas¹⁰ 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 Estándar¹¹, las cuales fueron calculadas mediante la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*)¹².
36. En el Cuadro N°1 se muestran las tarifas vigentes de los Servicios Estándar durante el año 2023 en el TPY-NR. Como se observa, la tarifa por el *Servicio Estándar a la Nave* registró un incremento interanual del 8,43 %, mientras que, en los *Servicios Estándar a la Carga*, observamos variaciones entre 7,84 % y 8,48 %, con la mayor variación en el servicio de *Embarque o Descarga de Granel Líquido*. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 8,49 % en el 2023 respecto al año 2022.

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

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

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

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



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

Concepto	Unidad de cobro	2022	2023	Var % 2023/2022
1. Servicio Estándar a la Nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,83	0,90	8,43%
2. Servicios Estándar a la Carga				
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	274,57	297,76	8,45%
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	368,67	399,81	8,45%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	106,67	115,03	7,84%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	127,18	137,92	8,44%
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	19,03	20,64	8,46%
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	85,84	93,09	8,45%
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	18,93	20,53	8,45%
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	10,50	11,39	8,48%
3. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	12,02	13,04	8,49%

Tarifas vigentes a partir del 1 de enero del 2022 y 2023 respectivamente.

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Por otro lado, cabe indicar que en el 2016 se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales¹³. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:
- (i) Almacenamiento del cuarto día en adelante,
 - (ii) Embarque /descarga de contenedores IMO de 20 pies,
 - (iii) Consolidación / desconsolidación de contenedores,
 - (iv) Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada,
 - (v) Colocación /remoción de etiquetas, precintos,
 - (vi) Suministro de energía eléctrica a contenedores *reefer*,
 - (vii) Alquiler de equipos para mejorar productividad o movimientos adicionales, y
 - (viii) Personal a la orden.
38. 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 2023 son presentados en el Cuadro N° 2.¹⁴

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

¹⁴ 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), 2023

Concepto	Unidad de cobro	2022	2023	Var % 2023/2022
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,19	3,46	8,46%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,19	3,46	8,46%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,19	3,46	8,46%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,19	3,46	8,46%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,19	3,46	8,46%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,74	4,06	8,56%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)				
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,68	3,99	8,42%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,68	3,99	8,42%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,74	4,06	8,56%
Almacenamiento Carga rodante				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	13,02	14,12	8,45%
Día 9 al 15	Tonelada/día	16,10	17,46	8,45%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	24,79	26,88	8,43%
Almacenamiento Carga peligrosa				
de carga peligrosa para contenedores ^{1/}	TEU/día	31%	31%	0,00%
de carga peligrosa fraccionada ^{2/}	Tonelada/día	36%	36%	0,00%
Almacenamiento Carga proyecto				
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día ^{3/}	50%	50%	0,00%
Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies^{4/}				
Consolidación/desconsolidación				
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	547,76	594,03	8,45%
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	772,39	837,64	8,45%
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	765,86	830,55	8,45%
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	964,87	1046,37	8,45%
Carga fraccionada/suelta	Camión	77,76	84,33	8,45%
Colocación/remoción de etiquetas, precintos				
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	36,27	39,33	8,44%
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	36,27	39,33	8,44%
Suministro de energía				
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario				
Grúa de celosía	Hora	196,03	212,59	8,45%
Grúa telescópica	Hora	179,12	194,25	8,45%
Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies				
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	807,27	875,46	8,45%
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	955,32	1036,02	8,45%

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

^{2/} Aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de carga fraccionada, según tipo de almacén.

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

^{4/} Incluye la Tarifa por el Servicio Estándar

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

39. Como se desprende del Cuadro N° 2, durante el año 2023 las tarifas de los Servicios Especiales del Primer Grupo se incrementaron en todos los servicios brindados respecto al año 2022. Los incrementos tarifarios se situaron entre los 8,42 %, para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado) – del día 1 al 8 y del día 9 al 15*, y 8,56 %, para los servicios de *Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado) – del día 16 en adelante*.
40. De otro lado, en el año 2018 se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de servicios especiales¹⁵. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:
- (i) Embarque y desembarque de carga mixta,

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



- (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.
41. 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.
42. 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.
43. El 07 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó las tarifas de los siguientes servicios especiales a ser brindados en el TPY-NR¹⁶:
- a) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías.
 - b) **Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de 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.

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



44. 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 2023, se muestran en el Cuadro N°3.

CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo) (En Soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2022	2023	Var % 2023/2022
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario				
Grúa de Celosía	Hora	196.03	212.59	8.45%
Grúa Telescópica	Hora	179.12	194.25	8.45%
Reach stacker	Hora	176.62	191.54	8.45%
Montacarga (a la nave)	Hora	191.57	207.75	8.45%
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	104.43	113.25	8.45%
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer				
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	807.27	875.46	8.45%
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	955.32	1036.02	8.45%
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	622.11	674.66	8.45%

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Como se observa en el Cuadro N° 3, las tarifas de este segundo grupo presentaron un incremento anual del 8,45 %.

IV.2. Precios

46. 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.
47. Para lo cual, el Regulador podrá la verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria¹⁷.
48. 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 competencia en el mercado indicado, correspondiendo dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio. Los precios de servicios especiales no regulados registrados el 2023 se muestran en el siguiente cuadro.

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



**CUADRO N° 4: Precios de servicios especiales no regulados, 2023
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	2022	2023	Var % 2023/2022
Almacenamiento Contenedores llenos				
Del día 4 al 10	TEU/día	23,27	17,21	-26,04%
Día 11 al 15	TEU/día	25,04	18,52	-26,04%
Día 16 en adelante	TEU/día	30,62	22,65	-26,03%
Almacenamiento Contenedores vacíos				
Del día 4 al 10	TEU/día	16,07	11,89	-26,01%
Día 11 al 15	TEU/día	17,49	12,94	-26,01%
Día 16 en adelante	TEU/día	22,87	16,91	-26,06%

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

V.1. Inversiones

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

- Construcción del muelle con dos amarraderos. El muelle tendrá una longitud de 120 m y de ancho 47 m (incluye ante muelle de 35 metros).
- Construcción del atracadero para pasajeros de 12 m de longitud.
- Almacén techado de 6 092 m².
- Patio de contenedores de 10 000 m²
- Balanzas de ingreso (2)
- 72 tomas *reefers* para contenedores
- Terminal de Pasajeros (aforo 100 personas)
- Áreas de Consolidación y desconsolidación
- Almacén para carga peligrosa
- Taller de mantenimiento /Estación de combustible
- Área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles de una superficie de 600 m².
- Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m².

50. 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)

51. 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.
52. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión¹⁸.
53. Al cierre del 2023, 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 2023 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas¹⁹.
54. 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

55. 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 26917²⁰ y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.
56. Como se observa en el Gráfico N° 5, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 122 861 durante el año 2023, un 3,6 % menos que lo registrado el año 2022, cuándo dicho monto ascendió a S/ 127 474.



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

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

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

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



V.3. Cofinanciamiento

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)

57. 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.
58. De acuerdo al Contrato de Concesión, el monto total adjudicado (según referencia de la propuesta económica presentada en fecha de la adjudicación) para el PPO de la Fase I ascendió a USD 6,74 millones, los cuales serán cancelados por el Estado Peruano en veinte (20) cuotas trimestrales una vez finalizadas y aceptadas todas las obras mínimas de la Fase 1. Posteriormente, el 10 de enero de 2013, mediante el Oficio N° 069-2013-MTC-/25, el MTC otorgó su conformidad sobre el ajuste del monto del PPO para la Fase 1, el cual se incrementó a USD 8,87 millones, conforme a lo previsto en el apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión²¹.
59. 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)

60. 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.
61. 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:

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

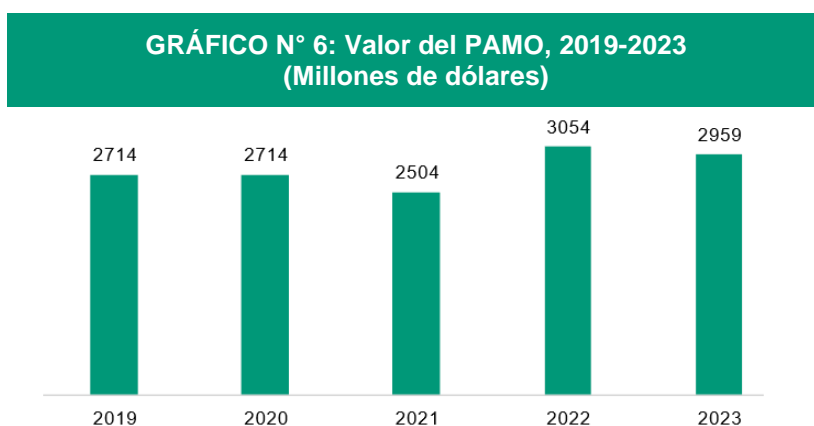
Donde:

²¹ Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM



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

62. 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.
63. 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 US\$ 678 448.²²
 - Durante el año 2021, quinto año de explotación, el PAMO ajustado resultó en US\$ 2,50 millones, con una cuota trimestral, de 625 895, cayendo un 7,7%.²³
 - En el año 2022, sexto año de explotación, el PAMO ajustado alcanzó los US\$ 3,05 millones, registrando cuotas trimestrales de US\$ 763 553, creciendo un 22,0%.²⁴
 - Finalmente, para el año 2023, séptimo año de explotación, el PAMO ajustado alcanzó los US\$ 3,0 millones, registrando cuotas trimestrales de US\$ 739 766, cayendo 3,1%.²⁵



Fuente: EEFF 2023 de COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

²³ Mediante Oficio N° 6448-2021-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2023).

²⁴ Mediante Oficio N° 6025-2022-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2023).

²⁵ Mediante Oficio N° 4237-2023-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2023).



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad

64. 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 Contrato²⁵, 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

65. 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 observa a continuación²⁶.

66. Como se describe en el siguiente cuadro, los resultados registrados durante el 2023 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, 2023

	Trim. 15Set22 / 14Dic22	Trim. 15Dic22 / 14Mar23	Trim. 15Mar23/ 14Jun23	Trim. 15Jun23 / 14Set23
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos				
(En minutos)				
Tiempo de recepción de mercancía	7,18	7,16	8,15	7,03
Tiempo de entrega de mercancía	9,54	8,30	9,22	10,11
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos				
(En operaciones que no cumplieron)				
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

67. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2023²⁷, tanto para carga general como para contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores al mínimo

²⁵ 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.

²⁶ 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.

²⁷ 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.



establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

GRÁFICO N° 8: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2023

	Trim. 15Set22 / 14Dic22	Trim. 15Dic22 / 14Mar23	Trim. 15Mar23/ 14Jun23	Trim. 15Jun23 / 14Set23
Requerimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas				
Carga general: Mínimo 80 Toneladas / Hora	139,36	Sin Movimiento	141,58	141,35
Contenedores: Mínimo 12 Contenedores / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	22,68	Sin Movimiento
Requerimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas				
Carga general: Mínimo 20 Toneladas / Hora	56,18	61,63	50,76	58,98

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

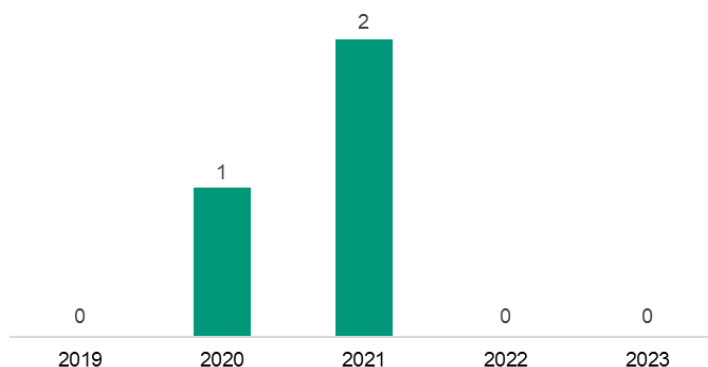
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

68. En particular, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga general para barcazas y chatas, reportado hasta el tercer trimestre de 2023, se encontró entre los 141,58 toneladas/hora (para el II trimestre) y 141,35 toneladas/hora (para el III trimestre), 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 50,76 toneladas/hora (para el II trimestre) y las 61,63 toneladas/hora (para el I trimestre), por lo que los valores superaron el mínimo de 20 toneladas/hora exigidos durante el año 2023.

VI.2. Accidentes

69. En el transcurso del año 2023 no se registraron accidentes en el TPY-NR, manteniendo el resultado del año pasado, en el que tampoco hubo ningún incidente.

GRÁFICO N° 9: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2023



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

70. Al igual que en el año previo, durante el 2023 no se presentaron reclamos contra el Concesionario. De otro lado, tampoco se le aplicaron sanciones administrativas o penalidades durante el periodo en mención.



VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

71. El estado de resultados resume las operaciones de la concesión en términos de ingresos, costos y gastos, con el fin de determinar el resultado del periodo. En el Cuadro N° 5 se presenta el estado de resultados correspondiente a los ejercicios 2019 – 2023, consignados en los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2023.

CUADRO N° 5: Estado de resultados integrales, 2019-2023
(en soles)

	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	9 110 493	9 528 538	10 563 298	9 719 985	11 416 644
Ingresos por servicios especiales	43 271	92 869	62 512	55 756	123 115
Costos de servicio de operación y mantenimiento	-4 005 170	-3 729 985	-10 227 494	-4 618 979	-5 083 910
Utilidad bruta	5 148 594	5 891 422	398 316	5 156 762	6 455 849
Gastos administrativos	-3 211 909	-3 269 835	-4 037 190	-3 305 316	-3 300 187
Otros ingresos	19	8 040 121	90 707	46 392	1 323 303
Utilidad operativa	1 936 704	10 661 708	-3 548 167	1 897 838	4 478 965
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales	4 843 759	3 463 003	1 937 720	0	0
Ingresos (gastos) financieros, neto	-4 560 960	-2 851 266	-2 708 448	53 955	422 482
Diferencia de cambio, neta	273 920	70 888	1 561 544	- 490 048	- 383 196
Utilidad antes de impuesto a la renta	2 493 423	11 344 333	-2 757 351	1 461 745	4 518 251
Impuesto a la renta	-1 773 281	-1 709 229	- 431 950	- 467 587	- 978 559
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	720 142	9 635 104	-3 189 301	994 158	3 539 692

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

72. En 2023, los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 11,4 millones, lo que representa un incremento del 17,5% respecto al ejercicio anterior. De manera similar, los ingresos por servicios especiales, aunque con menor peso en los ingresos totales, aumentaron significativamente en un 120,8% alcanzando S/ 123 115. Paralelamente, los costos de servicio de operación y mantenimiento aumentaron en un 10,1%, ascendiendo a S/ 5,1 millones. A pesar de este aumento en los costos, la utilidad bruta se incrementó a S/ 6,5 millones, lo que representa un aumento del 25,5% en comparación con el año 2022. Como resultado, la utilidad bruta pasó de representar el 53,1% de los ingresos por servicio de operación y mantenimiento en 2022, a 56,5%, en 2023, indicando una mejora en la eficiencia operativa.
73. De otro lado, los gastos administrativos se mantuvieron en S/ 3,3 millones en 2023, representando el 28,9% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, ligeramente inferior al 34,0% del año anterior. El incremento en la utilidad bruta en 2023, que fue de S/ 1,3 millones, junto con un notable aumento en otros ingresos (+2752,4%), ha resultado en una utilidad operativa de S/ 4,5 millones, lo que representa un incremento de S/ 2,6 millones (+136,0%) respecto al ejercicio previo. El significativo incremento en otros ingresos, que pasaron de S/ 46 392 en 2022 a S/ 1,3 millones en 2023, se debe, principalmente, a la indemnización recibida del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Al respecto, la concesionaria ganó un juicio contra el estado peruano por la demora en la entrega de obras de la vía de acceso terrestre (VAT), resultando en una indemnización de S/ 1,3 millones.
74. De otro lado, la cuenta de ingresos (gastos) financieros, neto, representó el 3,7% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento en el ejercicio 2023, ascendiendo a S/ 422 482, representando un incremento de S/ 368 527 respecto al ejercicio 2022. Finalmente, la utilidad neta ascendió a S/ 3,5 millones, lo que representa un aumento del 256,0%, equivalente a S/ 2,5 millones en comparación con el ejercicio 2022.



75. En lo relativo a los costos de servicios de operación y mantenimiento de la concesión durante el 2023, estos se incrementaron en un 10,1% (+S/ 464 931) con respecto al ejercicio 2022, pasando de S/ 4,6 millones a S/ 5,1 millones.

CUADRO N° 6: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2019 – 2023
(en soles)

	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos de personal	340 996	255 864	210 218	404 024	418 858
Servicios prestados por terceros	2 760 395	2 551 669	3 055 465	3 098 064	3 490 565
Tributo	0	1 747	1 213	0	1 747
Otros gastos de gestión	838 472	862 775	6 911 078	1 061 466	1 122 797
Provisiones	65 307	57 930	49 520	55 425	49 943
Total	4 005 170	3 729 985	10 227 494	4 618 979	5 083 910

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

76. A nivel desagregado, los costos de servicios prestados por terceros durante el 2023 ascendieron a S/ 3,5 millones, creciendo en 12,7% respecto al ejercicio previo, y representando el 68,7% de los costos de servicios de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2022 los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 3,1 millones, representando el 67,1% del costo operativos totales.
77. Respecto a los otros gastos de gestión, durante el ejercicio 2023 ascendieron a S/ 1,2 millones, ocupando el segundo lugar en participación sobre los costos de servicios de operación y mantenimiento, con un 22,1% de participación. Respecto al ejercicio 2022, estos gastos mostraron un incremento de S/ 61 331, registrando una tasa de crecimiento del 5,8%.
78. Durante el ejercicio 2023, los gastos de personal y provisiones ascendieron a S/ 468 801, representando en conjunto el 9,2% de participación sobre los costos de operación totales, mientras que en el ejercicio 2022 dichos gastos ascendieron a S/ 459 449 miles y representaron el 9,9% de los costos de operación totales.
79. En cuanto a los gastos administrativos, estos resultaron S/ 3,3 millones durante el ejercicio 2023, mostrando una caída de S/ 5 129 (-0,2%) con respecto al ejercicio 2022. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos de administración para los años 2019 a 2023:

CUADRO N° 7: Gastos administrativos, 2019 – 2023
(en soles)

	2019	2020	2021	2022	2023
Cargas de personal	1,617,096	1,521,016	1,858,425	1,814,112	1,813,923
Servicios prestados por terceros	803,919	738,861	1,243,298	985,680	948,623
Tributos	400,207	415,446	545,514	111,241	127,865
Otros gastos de gestión	260,198	462,684	254,897	192,345	207,186
Provisiones	130,489	131,828	135,056	201,938	202,590
Total	3,211,909	3,269,835	4,037,190	3,305,316	3,300,187

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

80. Entre los gastos administrativos, la partida principal es normalmente la de cargas de personal, la cual ascendió a S/ 1,8 millones en 2023. Esta cifra represento el 55,0% del



total de gastos administrativos, manteniéndose relativamente constante en los últimos años con una ligera variación de -0,01% (- S/ 189) respecto al ejercicio 2022.

81. La segunda partida con mayor participación entre los gastos administrativos es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2023 ascendió a S/ 948 623, representando un 28,7% de los gastos administrativos totales, y cayendo S/ 37 057 (-3,8%) con relación a lo registrado en el ejercicio 2022.
82. Finalmente, Durante el ejercicio 2023, los tributos, otros gastos de gestión y provisiones ascendieron a S/ 537,641, representando el 16,3% del total de gastos administrativos. Esto implicó un ligero incremento de S/ 32,117 respecto al ejercicio 2022, cuando estos conceptos representaron el 15,3% de los gastos administrativos totales.
83. En conclusión, tras analizar la información presentada, se confirma que, durante el año 2023, la empresa registró una utilidad neta de S/ 3,5 millones, lo cual representa un rendimiento superior al ejercicio anterior, donde se alcanzó una utilidad neta de S/ 994 158. Este aumento significativo se debe principalmente al incremento en la utilidad operativa, impulsada a su vez por un notable aumento en otros ingresos, como se detalló anteriormente.

VII.2. Estado de Situación Financiera

84. El Estado de Situación Financiera proporciona una visión completa de la situación económica y financiera de la concesión, evaluando sus activos, pasivos y patrimonio. A continuación, se presenta un cuadro con el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2019 a 2023:

CUADRO N° 8: Estado de Situación Financiera (en soles), 2019 – 2023					
Año	2019	2020	2021	2022	2023
Efectivo	2 984 543	4 184 681	8 216 134	9 667 732	13 694 656
Fondos sujetos a restricción	1 761 041	684 174	671 125	566 123	505 019
Cuentas por cobrar comerciales	28 795 060	33 072 429	3 094 560	2 797 330	3 207 232
Cuenta por cobrar a partes relacionadas	27 935	30 525	78 354	44 719	31 259
Otras cuentas por cobrar	5 764 848	9 880 623	1 524 883	1 065 560	117 605
Gastos pagados por anticipado	403 175	409 052	503 113	536 865	456 346
Total Activo Corriente	39 736 602	48 261 484	14 088 169	14 678 329	18 012 117
Otras cuentas por cobrar	30 038 736	83 452	0	0	0
Activo diferido por impuesto a las ganancias	71 361	48 886	37 588	26 063	25 128
Activos por derecho de uso	391 468	264 734	132 367	398 682	199 341
Instalaciones, unidades de transporte y equipo, neto	160 859	143 944	138 572	180 749	220 149
Intangibles neto	665	0	0	0	0
Total Activo no Corriente	30 663 089	541 016	308 527	605 494	444 618
TOTAL ACTIVO	70 399 691	48 802 500	14 396 696	15 283 823	18 456 735
Cuentas por pagar comerciales	490 991	360 846	559 301	473 054	588 458
Cuentas por pagar a partes relacionadas	30 365 291	31 303 056	524 195	659 286	460 060
Otras cuentas por pagar	849 080	1 204 405	719 444	563 569	280 611
Pasivos por arrendamientos	124 569				
Total Pasivo Corriente	31 829 931	32 868 307	1 802 940	1 695 909	1 329 129
Pasivos por arrendamientos	269 603	0	0	0	0
Cuentas por pagar a partes relacionadas	32 152 204	151 136			
Total Pasivo no Corriente	32 421 807	151 136	0	0	0
TOTAL PASIVO	64 251 738	33 019 443	1 802 940	1 695 909	1 329 129
Capital social	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000
Reserva legal	0	378 306	378 306	378 306	378 306
Resultados acumulados	-5 852 047	3 404 751	215 450	1 209 608	4 749 300
TOTAL PATRIMONIO	6 147 953	15 783 057	12 593 756	13 587 914	17 127 606
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	70 399 691	48 802 500	14 396 696	15 283 823	18 456 735

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



85. Al revisar la evolución de las cuentas, se observa que durante el ejercicio 2023, el activo total se incrementó en S/ 3,2 millones (+20,8%) respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 15,3 millones a S/ 18,5 millones. Este aumento se debe, principalmente, al incremento de S/ 3,3 millones en el activo corriente, especialmente por el crecimiento del 41,7% en la cuenta de efectivo, que aumento de S/ 9,7 millones a S/ 13,7 millones. Además, la cuenta de cuentas por cobrar comerciales creció de S/ 2,8 millones a S/ 3,2 millones (+14,7%). Estos aumentos compensaron las reducciones en las cuentas de fondos sujetos a restricción (-10,8%), cuentas por cobrar a partes relacionadas (-30,1%), otras cuentas por cobrar (-89,0%) y gastos pagados por anticipado (-15,0%).
86. Durante el ejercicio 2023, el pasivo total presentó una disminución de S/ 366 780 (-21,6%) respecto al ejercicio previo. Esta reducción se debe principalmente a una disminución equivalente en el pasivo corriente, asociada a una disminución del 30,2% en las cuentas por pagar a partes relacionadas y del 50,2% en otras cuentas por pagar.
87. En el ejercicio 2023, el patrimonio ascendió a S/ 17,1 millones, registrando un incremento de S/ 3,5 millones (+26,1%), respecto al ejercicio 2022. Este aumento se debe, sobre todo, a la expansión en los resultados acumulados, que pasaron de S/ 1,2 millones a S/ 4,7 millones. Además, en 2023 el patrimonio neto representó el 92,8% del activo total, comparado con el 88,9% del ejercicio previo. Esto indica un ligero incremento en los niveles de solvencia de la empresa.
88. En conclusión, de la información analizada, se puede afirmar que la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera en comparación con el ejercicio 2022. Esta mejora, observada en el ejercicio 2023, se debe principalmente a la reducción sustancial de su deuda con partes relacionadas, lograda mediante el uso de recursos propios.

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

89. A lo largo del período analizado, se observa una mejora continua de en los ratios de liquidez de la empresa, superando significativamente el valor de 1,00 a partir de 2021. Esta tendencia se refleja tanto en el ratio de liquidez clásica²⁸ como en el ratio de prueba ácida²⁹, lo cual indica que los recursos de corto plazo (activo corriente) de la empresa cubren holgadamente sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Además, en términos de liquidez absoluta³⁰, en el ejercicio 2023 el ratio fue superior a 1,00, lo que señala que el nivel de caja bancos de la empresa es suficiente para cubrir el pasivo corriente.

CUADRO N° 9: Ratios de liquidez, 2019 – 2023

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Liquidez clásica	1.25	1.47	7.81	8.66	13.55
Prueba ácida	1.24	1.46	7.53	8.34	13.21
Liquidez absoluta	0.09	0.13	4.56	5.70	10.30

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



90. Específicamente, se observa en el cuadro anterior que el ratio de liquidez clásica ha aumentado respecto al ejercicio 2022, pasando de 8,66 a 13,55, es decir, por cada sol de pasivo corriente, la empresa cuenta con S/ 13,55 de activo corriente como respaldo; mientras que. Análogamente, el ratio de prueba ácida aumentó de 8,34 a 13,21, mientras que el ratio de liquidez absoluta incrementó de 5,70 a 10,30.

b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

91. En lo que respecta a los ejercicios 2019 a 2023, los ratios de endeudamiento: deuda – patrimonio³¹, endeudamiento del activo³², e índice de solvencia³³, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido considerablemente, 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 deuda³⁴ evidencian que en el ejercicio 2023, el pasivo corriente es equivalente al pasivo total, similar a lo observado en el ejercicio previo. Esto indica que la empresa ha mantenido una estrategia de financiación centrada en el corto plazo.

CUADRO N° 10: Ratios de endeudamiento, 2019 – 2023					
Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Deuda - patrimonio	10.5	2.1	0.1	0.1	0.1
Endeudamiento del activo	91.3%	67.7%	12.5%	11.1%	7.2%
Calidad de la deuda	49.5%	99.5%	100.0%	100.0%	100.0%
Índice de solvencia	1.1	1.5	8.0	9.0	13.9

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

92. Para el ejercicio 2023, el ratio deuda – patrimonio nos indica que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 0,1 de deuda, manteniéndose la situación del año 2021 y 2022, reflejando una situación estable en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.

93. En el ejercicio 2023, el ratio endeudamiento del activo muestra una caída respecto al ejercicio anterior. En particular, el activo total en 2023 está financiado en un 7,2% por el pasivo total, comparado con el 11,1% del ejercicio anterior. Esto indica una ligera reducción en el uso de financiamiento de terceros en la estructura de financiera del activo total.

94. Por otro lado, durante el ejercicio 2023, el ratio de calidad de la deuda muestra que el 100% del pasivo total está representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador ha mantenido la misma proporción desde el 2021, lo que refleja que el endeudamiento a corto plazo se mantiene cerca de su nivel máximo en la concesión.

95. Finalmente, durante el ejercicio 2023 el índice de solvencia nos indica que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 13,9 de activo total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa). Este valor más alto sugiere un mayor nivel de solvencia de la empresa. Comparado con el valor observado en el ejercicio 2022 (9,0), se puede concluir que la empresa ha reducido su nivel de endeudamiento.

³¹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

³² Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

³³ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³⁴ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.



c) Análisis de los ratios de rentabilidad

96. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia en el uso de los activos y de los recursos propios. Respecto al margen bruto³⁵, este se incrementó de 53,1% en el 2022 al 56,5% en el 2023, se debe principalmente al aumento en la utilidad bruta, impulsada por un significativo aumento en los ingresos por servicios de operación y mantenimiento en S/ 1,7 millones, así como en los ingresos por servicios especiales que crecieron S/ 67 359. Por otro lado, el margen operativo³⁶ aumentó considerablemente del 19,5% en 2022 al 39,2% en el 2023, este crecimiento se explica principalmente al aumento de otros ingresos derivados de la indemnización recibida del MTC como se mencionó anteriormente.

CUADRO N° 11: Ratios de rentabilidad, 2019 – 2023

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Margen Bruto	56.5%	61.8%	3.8%	53.1%	56.5%
Margen Operativo	21.3%	111.9%	-33.6%	19.5%	39.2%
Margen Neto	7.9%	101.1%	-30.2%	10.2%	31.0%
Margen EBITDA	23.4%	113.9%	-31.8%	22.2%	41.4%
ROE	11.7%	61.0%	-25.3%	7.3%	20.7%
ROA	1.0%	19.7%	-22.2%	6.5%	19.2%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2023 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

97. De otro lado, el margen neto³⁷ presentó una mejora entre el 2022 y 2023. En particular, en 2023 fue de 31,0%, muy por encima del 10,2% registrado en el 2022, indicando que en 2023 por cada S/ 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtuvo S/ 31,0 de utilidad neta.
98. El margen EBITDA³⁸ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. En el ejercicio 2023, el margen de EBITDA fue de 41,4%, muy superior al 22,2% registrado durante el 2022, en particular, el margen de EBITDA ha representado una mejoría asociada al crecimiento de la utilidad operativa.
99. El ROE³⁹ es una medida de la rentabilidad del patrimonio de la empresa, apreciándose en el caso del concesionario que en el ejercicio 2023 esta mejoró notablemente respecto al ejercicio previo, observándose que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ 20,7, siendo que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una utilidad de S/ 7,3, hecho asociado al incremento de la utilidad neta.
100. Finalmente, el ROA⁴⁰ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, observándose un incremento desde un 6,5% en 2022, a 19,2% en el ejercicio 2023, debido también al aumento en la utilidad neta registrada en dicho ejercicio.

³⁵ Calculado como Utilidad bruta / Ingresos de Operación.

³⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³⁸ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁴⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



VIII. CONCLUSIONES

101. El informe de desempeño del año 2023 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, concluye lo siguiente:

- (i) En el año 2023 se atendieron 467 naves en el TPY-NR, es decir, se redujo ligeramente un 0,21 % respecto al año 2022, cuando se atendieron 468 naves, lo que denota un mantenimiento en dicho indicador de actividad portuaria.
- (ii) En el año 2023 se registró un crecimiento interanual del 8,1 % en el tráfico de carga, luego que el 2022 se reportara también una variación del 118,6 % con relación al año 2021. La cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY NR fue de 21 968 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada (58,7 %) y contenerizada (41,3 %).
- (iii) Respecto a las tarifas vigentes de los Servicios Estándar, durante el año 2023 en el TPY-NR, las tarifas por el Servicio Estándar a la Nave registraron un incremento interanual de 8,43 %, mientras que, entre los Servicios Estándar a la carga, observamos variaciones entre 7,84 % y 8,48 %. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento interanual del 8,49 % en el 2023.
- (iv) Al cierre del ejercicio 2023, 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 2023 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/ 122 861 durante el año 2023, un 3,6 % por debajo de lo observado el año 2022, cuándo el aporte ascendió a S/ 127 474.
- (vi) En cuanto a la situación financiera, el activo total en el ejercicio 2023 ascendió a S/ 18,4 millones lo que supone un incremento de S/ 3,3 millones, explicado principalmente por un crecimiento en las cuentas de efectivo (+41,7%) y en cuentas por cobrar comerciales (+14,7%).
- (vii) En relación con los resultados financieros de la Concesión, los ingresos totales alcanzaron los S/ 11,4 millones en 2023, lo que representa un crecimiento de 17,5%. Por otro lado, los costos totales aumentaron solo un 10,1% durante el mismo año. Como resultado, se registró una utilidad bruta de S/ 6,5 millones, lo que supone un crecimiento significativo del 25,2% en comparación con la utilidad del ejercicio 2022. Así, al final del periodo, se obtuvo una ganancia neta de S/ 3,5 millones lo que representa un aumento considerable respecto al año anterior, cuando la ganancia fue de S/ 994 158.
- (viii) En 2023, el Concesionario presentó ratios de liquidez clásico, prueba ácida y liquidez absoluta muy superiores a la unidad, registrando 13,55, 13,21 y 10,30, respectivamente. Esto refleja que los activos de corto plazo cubren sin problemas las obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Estos indicadores muestran un aumento considerable en comparación a la situación de liquidez del 2022.
- (ix) Finalmente, respecto a la situación financiera del ejercicio 2023, se puede concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha mejorado, lo que ha incrementado su nivel de solvencia. Además, la rentabilidad aumentó debido, principalmente, a un incremento significativa en otros ingresos.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



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



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



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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma

Modalidad de concesión	Cofinanciada
Plazo de concesión	30 años
Periodo	2016-2023

Tráfico

Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tráfico de naves	Unidades	148	520	438	413	469	468	467
Carga por tipo de operación:								
Exportación	Toneladas							
Importación	Toneladas							
Cabotaje	Toneladas	16 800	86 700	20 114	17 068	21 409	26 854	21 968
Transbordo	Toneladas							
Carga por tipo de producto:								
Contenedorizada	Toneladas	203	528	1 464	4 596	4 235	10 032	9 081
Fraccionada	Toneladas	15 689	85 475	11 289	11 823	17 174	16 822	12 887
Graneles líquidos	Toneladas	884		7 360	649			
Graneles sólidos	Toneladas							
Rodante	Toneladas	24						
Contenedores	Unidades	11	52	99	284	253	539	585
	TEU	18	89	187	551	490	1071	1158

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ No se ha considerado el periodo de prueba.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Joao Vasquez Marin – Practicante