

**“PROPUESTA DE TARIFAS DEL GRUPO DE SERVICIOS  
ESPECIALES PARA EL DEPÓSITO TEMPORAL EN EL NUEVO  
TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS –  
NUEVA REFORMA TPY-NR”**



**Marzo 2024**

## Contenido

INTRODUCCIÓN .....	3
1. DESCRIPCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS - NUEVA REFORMA..	4
2. MARCO REGULATORIO Y CONTRATO DE CONCESIÓN .....	5
2.1. Marco Regulatorio.....	5
2.2. Contrato de Concesión.....	7
3. CUESTIONES PREVIAS – DEPOSITO TEMPORAL NUEVA LINEA DE NEGOCIO .....	8
3.1. Importancia legal del Depósito Temporal y la nueva línea de negocio dentro del TPY-NR	8
4. CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL NUEVO TPY – NR .....	9
4.1. Marco teórico del análisis de competencia .....	9
4.2. Condiciones de competencia de los servicios especiales .....	10
4.2.1. Alcances del servicio.....	10
5. FIJACIÓN TARIFARIA DE SERVICIOS ESPECIALES DE DEPÓSITO TEMPORAL.....	14
5.1. Metodología de fijación tarifaria.....	14
5.2. Aplicación de la metodología .....	14

## INTRODUCCIÓN

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregó en concesión el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) a la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM) por un periodo de 30 años bajo la modalidad de cofinanciamiento, siendo este proyecto la primera experiencia de concesión de este tipo en el sector portuario peruano.

Actualmente, el TPY-NR cuenta con tarifas estándar y especiales, las cuales fueron aprobadas mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 046 – 2016 – CD – OSITRAN, con fecha del 10 de agosto de 2016, con la Resolución del Consejo Directivo N° 032 – 2017 – CD – OSITRAN, con fecha del 9 de octubre de 2017 y con la Resolución del Consejo Directivo N° 031 – 2018 – CD – OSITRAN, con fecha 07 de noviembre de 2018. Con lo cual, el TPY-NR ha participado en tres procedimientos de fijaciones tarifarias hasta ahora. Estos procedimientos se realizaron debido a que el Contrato de Concesión no contenía el valor de las tarifas a cobrarse en este terminal.

En este sentido, el presente informe tiene como objetivo determinar las tarifas de los nuevos servicios especiales que se brindarán en el nuevo Terminal Portuario - Nueva Reforma (en adelante, TPY – NR), cuando sea autorizado por la SUNAT a operar como depósito temporal aduanero. Estos nuevos servicios especiales corresponden a un grupo de servicios especiales que serán solicitados cuando la carga sea direccionada al depósito temporal.

Conforme al Contrato de Concesión los servicios especiales se definen como:

*“1.26.91. Servicios Especiales*

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

*(...)”*

El concesionario ofrecerá servicios especiales en su operación porque lo permite el Contrato de Concesión y, porque, además la provisión de estos servicios es de uso y costumbre de la industria portuaria nacional e internacional.

Es preciso señalar que la provisión de los servicios especiales de depósito temporal, está directamente condicionada a cuando infraestructura de transporte de uso público (en adelante la ITUP) sea constituido para dicho fin. En el caso particular del nuevo TPY – NR, dichos servicios no están enumerados en el contrato de concesión, y en consecuencia, corresponde al concesionario definir los servicios especiales a brindarse cuando el TPY - NR sea explotado bajo la nominación de depósito temporal aduanero.

El mercado relevante son los servicios especiales de depósito temporal fluvial proporcionados por los terminales portuarios y extraportuarios que tengan la autorización para operar como depósito temporal fluvial. A pesar de la capacidad de los usuarios para ajustar sus rutas logísticas, incluso considerando el Eje Multimodal Amazonas norte; es crucial resaltar que en esta misma región no existe otra infraestructura similar al Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma, que pueda ser constituido como depósito temporal fluvial y se encuentre bajo el régimen regulatorio de Ositrán.

La flexibilidad en las opciones logísticas disponibles no merma la singularidad de COPAM. La ausencia de instalaciones con las mismas características dentro del mismo Eje Multimodal Amazonas norte resalta la posición de COPAM en el mercado. A nivel nacional, aunque los usuarios podrían encontrar servicios comparables en otros depósitos temporales, la infraestructura y las facilidades proporcionadas por COPAM en la zona de Alto Amazonas confieren una ventaja competitiva significativa.

En resumen, aunque los servicios especializados de depósito temporal fluvial mencionados en el documento no están exclusivamente limitados a ser proporcionados por el concesionario (COPAM), es crucial destacar que dentro de la zona del Alto Amazonas y en el Eje Multimodal Amazonas Norte no existe una infraestructura intraportuaria similar bajo el mismo régimen que pueda ofrecer los servicios especiales de depósito temporal propuestos en el presente informe. Desde un punto de vista económico, esta falta de competencia formalizada confiere a COPAM una posición única y dominante en el mercado geográfico, que estaría definido por la zona de Alto Amazonas y las provincias atravesadas por el Eje Multimodal Amazonas Norte. Esta situación le otorgaría a COPAM una ventaja estratégica significativa en la prestación los servicios especiales propuestos de depósito temporal fluvial intraportuaria. La metodología que se utilizará para la fijación tarifaria de estos nuevos servicios especiales del nuevo TPY-NR es la metodología de *benchmarking*<sup>1</sup>, dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión y la escasa disponibilidad de información de demanda para los servicios especiales que se deriven del depósito temporal próximamente a gestionar su autorización en el TPY-NR.

El motivo principal para utilizar esta metodología es el desconocimiento de la demanda transportada por el terminal bajo la constitución de depósito temporal, así como la frecuencia y la estacionalidad de la misma. La muestra seleccionada para fijar las tarifas de los servicios especiales de depósito temporal es: (i) DP World Callao, (ii) APM Terminals Callao, (iii) Terminal Portuario de Paita, (iv) Terminal General San Martín, (v) Terminal Portuario de Matarani y (vi) Terminal Internacional Salaverry.

## 1. DESCRIPCIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS - NUEVA REFORMA

El nuevo TPY-NR se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Huallaga en la localidad de Nueva Reforma, ciudad de Yurimaguas, provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto. El terminal es el último eslabón del Eje Multimodal IIRSA Norte, con lo cual la infraestructura está conectada con el Puerto de Paita y cuenta con un acceso terrestre directo por la carretera Paita- Tarapoto – Yurimaguas. Este sistema de transporte multimodal va a permitir en un mediano plazo aumentar la actividad comercial con los países vecinos de Colombia, Ecuador y Brasil.

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregó en concesión el nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma a la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM) por un periodo de 30 años bajo la modalidad de cofinanciamiento, siendo este proyecto la primera experiencia de concesión de este tipo en el sector portuario peruano. Una concesión cofinanciada, no genera los ingresos necesarios que

---

<sup>1</sup> Según el Reglamento General de Tarifas del Ositrán, la tarificación comparativa (*benchmarking*), consiste en establecer el nivel tarifario de un servicio a partir de comparaciones nacionales y/o internacionales de los costos o niveles tarifarios de infraestructuras con características similares y/o que presten un servicio similar. Para este estudio en particular, consideramos una muestra comparativa únicamente nacional.

permitan cubrir la magnitud de la inversión y los costos de operación y mantenimiento, es decir, el flujo de demanda (flujo de carga y pasajeros) es mínimo. Por lo tanto, el Estado debe desembolsar un monto de cofinanciamiento que permita cubrir dichos costos; de este modo, se logra que el servicio sea brindado de forma continua y opere de manera eficiente por parte del sector privado. Asimismo, esta modalidad de concesión se encuentra bajo el marco de las Asociaciones Público Privadas (APP) promocionado por parte del sector público en los últimos años.

Esta concesión tiene el objetivo de dotar de infraestructura y equipamiento portuario moderno a la zona amazónica, ya que, se espera que a partir de la puesta en marcha de este proyecto se mejoren las condiciones del servicio de transporte fluvial en la zona. Por su ubicación estratégica, sirve como conexión de intercambio comercial entre la zona norte y la región amazónica, y con la ejecución de proyectos adicionales y la fijación de tarifas para los servicios especiales de depósito temporal aduanero, se espera una dinamización del comercio internacional del Perú con Brasil, Sudamérica, Europa y Asia.

## 2. MARCO REGULATORIO Y CONTRATO DE CONCESIÓN

### 2.1. Marco Regulatorio

A partir del proceso de la liberación estatal de la economía peruana en la década de los 90's, el estado peruano busca promover la libre competencia en el país. Para dicho fin promulgó el D.L N°701 con la finalidad de evitar “las prácticas monopólicas, controlistas y restrictivas de la economía en la producción de bienes y la prestación de servicios” (D.L N°701). Además, a través de los D.L. N°691 y N°719 se definieron los derechos de los consumidores, las responsabilidades de los productores y las primeras normas de defensa del consumidor<sup>1</sup>. Asimismo, “la regulación y supervisión de las distintas industrias reguladas recayó en [cuatro] organismos independientes y especializados: OSIPTEL<sup>2</sup>, OSINGERMIN<sup>3</sup>, OSITRAN<sup>4</sup> y SUNASS<sup>5</sup>.

Específicamente, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) fue creado en el año 1998 por la Ley 1617. Su objetivo es regular y asegurar el cumplimiento de los contratos de concesión en los mercados donde participan entidades encargadas de la explotación de infraestructura de uso público. Más tarde, en el 2003, se estableció la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a través de la Ley N°27943, “cuya finalidad es promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios”. En el Cuadro 1, se especifican las características de los principales entes vinculados al marco regulatorio del sector portuario.

---

<sup>1</sup> Las políticas antimonopolio y la promoción de la competencia en el Perú - Távora (1997).

<sup>2</sup> D.L. N° 702. Ley de Telecomunicaciones. Establece la creación del Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones – OSIPTEL.

<sup>3</sup> Ley N° 26734. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía – OSINERG.

<sup>4</sup> Ley 26917. Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.

<sup>5</sup> Ley 26338. Ley General de Servicios de Saneamiento. Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento – SUNASS.

## Cuadro 1

### Principales organizaciones y sus funciones

Organización	Funciones
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Definir la política de transporte y ejecutar las inversiones no comprendidas en el contexto de empresas públicas de transporte.
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)	Regular, normar, supervisar y controlar la infraestructura de transporte de uso público a nivel nacional.
Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION)	Diseñar y desarrollar los procesos de concesión y privatización de la infraestructura de uso público a nivel nacional.
Autoridad Portuaria Nacional (APN)	Desarrollar el sistema portuario nacional, promover la inversión privada en puertos y coordinar con los diferentes actores públicos y privados que participan en actividades y servicios portuarios.

Fuente: Macroconsult 2014

OSITRÁN realiza sus funciones de regulación, supervisión, fiscalización y control a través de dos reglamentos: el Reglamento General de Tarifas (RETA) y el Reglamento del Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). En este sentido el objetivo principal de ambos es promover la competencia en los servicios finales que se deriven de la explotación de las ITUP. Para ello, el RETA tiene como objeto establecer la metodología, reglas, principios y procedimientos<sup>1</sup>, y el REMA establece las reglas, procedimientos; además de los criterios técnicos, económicos y legales referidos al acceso a la infraestructura de transporte de uso público<sup>2</sup>.

Específicamente y para el presente informe, Ositrán brinda el procedimiento de fijación tarifaria para nuevos servicios propuestos, mediante distintas metodologías entre las que destacan: Costos Incrementales, Costo Marginal de Largo Plazo, Costos Totalmente Distribuidos, Disposición a Pagar, Tarifación Comparativa (Benchmarking), Empresa Modelo Eficiente y Costo de Servicio.

Como se mencionó anteriormente, el REMA contiene las normas referidas al acceso a la infraestructura de transporte de uso público. En ese sentido, el OSITRAN obliga a todos los operadores a entregar a los usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el acceso al puerto<sup>3</sup>. El acceso es un derecho que posee el usuario intermedio siempre y cuando pague las tarifas correspondientes. Asimismo, “cada entidad que opere instalaciones esenciales debe contar con un reglamento de acceso aprobado por OSITRAN”.

Cabe indicar que mediante Memorando Conjunto N° 00039-2022-IC-OSITRAN 04 de fecha 4.07.2022, el organismo regulador absolvió diversas consultas relacionadas al ejercicio de sus funciones ante la potencial prestación de servicios ofrecidos por nuestra empresa como depósito temporal dentro del área donde se prestan los servicios del TPY-NR.

<sup>1</sup> Reglamento General de Tarifas del Ositrán.

<sup>2</sup> El Peruano – Normas Legales (17/01/2015).

<sup>3</sup> Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del Ositrán.

Entre otras conclusiones, OSITRAN indicó que siempre que los servicios que brindemos como Depósito Temporal correspondan a servicios derivados de la explotación del TPY-NR, la contraprestación (tarifas o precios) se encontrará bajo su competencia, ello en virtud a lo dispuesto por el Artículo IV, 4 y 11 del RETA, así como el literal b) del artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán.

En tal sentido, OSITRAN resulta competente y podrá ejercer sus funciones institucionales respecto a los servicios ofrecidos por nuestra empresa como Depósito Temporal los cuales serán desarrollados dentro del TPY-NR.

## 2.2. Contrato de Concesión

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregó en concesión el nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma a la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM) por un periodo de 30 años bajo la modalidad de cofinanciamiento, con lo cual este proyecto se convierte en la primera experiencia de concesión cofinanciada en el sector portuario.

Entre los años 2005 y 2011 se emitieron un conjunto de normas legales en materia de desarrollo portuario, navegabilidad fluvial y promoción de Asociaciones Público Privadas que incentivaron la promoción de la inversión privada de un Terminal Portuario en Yurimaguas. En ese sentido, se presentan los antecedentes legales a la concesión del nuevo TPY – NR en el siguiente listado<sup>1</sup>:

- Bajo el D.S N°006-2005-MTC del 10 de marzo de 2005 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario con la finalidad de promover la inversión en infraestructura portuaria en el Perú.
- A través del D.L N°1012 del 13 de mayo de 2008 se aprueba la Ley del Marco de Asociaciones Público-Privadas con la finalidad acelerar los procesos de promoción de la inversión privada y promover el empleo productivo.
- Mediante el Decreto de Urgencia N°047-2008 emitido el 18 de diciembre de 2008, se declaró de menester nacional la promoción de la inversión privada del Terminal Portuario de Yurimaguas.
- A través del Oficio N°746-2009-MTC/09.02 de fecha 6 de noviembre de 2009 el MTC viabilizó el “proyecto contenido en el Estudio de Pre factibilidad ‘Construcción del nuevo terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma’”.
- Bajo el Decreto de Urgencia N°121 – 2009 se antepuso la ejecución del Proyecto Navegabilidad de rutas fluviales: Primera Etapa ruta fluvial Yurimaguas – Iquitos.
- Mediante el D.S N° 022 – 2011 – MTC el MTC aprobó el Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

Por otro lado, el Contrato de Concesión estipula que Ositrán iniciará un proceso de fijación y revisión tarifaria de oficio o de parte, acorde a los procedimientos establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA). Asimismo, los precios de los servicios especiales también sean regulados, si Ositrán lo considera necesario. En ambos casos el regulador podrá establecer

---

<sup>1</sup> Informe de fijación de tarifas para el primer grupo de servicios especiales, elaborado por MACROCONSULT S.A.

tarifas provisionales durante la duración del proceso de fijación tarifaria, ya sea de oficio o de parte. Las tarifas establecidas solo podrán ser revisadas cada cinco años. Además, el concesionario ajusta las tarifas cada año a partir de la siguiente fórmula:

$$T_t = T_{t-1} \left( \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} \right)$$

Finalmente, el precio de los servicios no portuarios solo será fijado por el concesionario (COPAM).

### 3. CUESTIONES PREVIAS – DEPOSITO TEMPORAL NUEVA LINEA DE NEGOCIO

#### 3.1. Importancia legal del Depósito Temporal y la nueva línea de negocio dentro del TPY- NR

Los terminales portuarios forman parte integrante de la cadena logística y, por tanto, su funcionamiento no puede entenderse de manera aislada de las demás actividades que conforman el sistema de distribución física internacional de mercancías. En esa línea, uno de los principales desafíos de los operadores portuarios es el de anticiparse a las necesidades de los usuarios de este sistema, promoviendo la implementación de nueva infraestructura y mejorando la existente, con el objetivo de facilitar el desarrollo de la función logística en sus zonas de influencia e incrementar así la competitividad del comercio exterior.

Pues bien, el marco regulatorio nacional en materia portuaria regula las actividades económicas relacionadas con los servicios portuarios, clasificándolos en servicios a la nave y servicios a la carga. Sin embargo, dicha regulación no contempla expresamente al servicio de almacenamiento temporal, requerido muchas veces como espacio previo o de tránsito para cumplir formalidades dentro de los procesos de ingreso y salida de mercancías del país. Lo que sí considera de manera general es la posibilidad de desarrollar otras actividades portuarias necesarias para el acceso a un terminal portuario, y es bajo ese concepto que se enmarca la actividad de almacenamiento del Depósito Temporal.

Desde una perspectiva técnica y financiera, la actividad anteriormente mencionada se encuentra estrechamente vinculada con la prestación de un nuevo grupo de servicios aduaneros altamente especializados. Estos servicios representarían una nueva línea de negocio dentro del Terminal Portuario, ofreciendo un conjunto de soluciones específicas en el ámbito de los trámites aduaneros, para los usuarios que movilicen carga internacional y que demanden servicios vinculados al depósito temporal fluvial.

El Depósito Temporal (DT) es un tipo de almacenamiento previsto y regulado por la Ley General de Aduanas (LGA) - D.L. N° 1053, el Reglamento de la LGA – D.S. N° 010.2009-EF y el Procedimiento de Autorización de Operadores de Comercio Exterior –DESPA-PG.24, normas que no sólo lo definen, sino que establecen los requisitos para que puedan iniciar y mantener operaciones ante la autoridad aduanera.

Como terminal portuario, la importancia de constituir un DT en calidad de operador de comercio exterior (OCE), autorizado por la Administración Aduanera y fiscalizado por la misma, radica en satisfacer la demanda de servicio de almacenamiento confiable, seguro y fiscalizado por la Administración Aduanera en la zona, que abarque mercancías nacionales, nacionalizadas y

extranjeras a ser sometidas a los distintos regímenes aduaneros y operaciones usuales para la conservación, cuidado, traslado y/o correcta declaración de las mercancías que ingresan o salen del país.

En tal sentido, el DT es un almacén aduanero donde ingresan y se almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera. Constituye un importante eslabón de la cadena logística que permite la trazabilidad completa de mercancías, brindando los elementos logísticos necesarios a fin que la Administración Aduanera cumpla el rol facilitador y de control aduanero en el ejercicio de su potestad aduanera.

Es en dicho local donde además se ejecutan las acciones de control ordinario (reconocimiento físico, reconocimiento documentario) y acciones de control extraordinario (ACEs, inspecciones, inmovilizaciones, incautaciones) siempre en ejecución de los servicios esenciales que promueven la participación de los agentes económicos y del desarrollo de nuestro país, a través de regulaciones que observan la predictibilidad y la razonabilidad de sus procesos de transmisiones electrónicas y sistematizados.

Con ello, en Yurimaguas, los operadores intervinientes y terceros podrán contar con un aliado estratégico a fin que sus trámites aduaneros sean más ágiles y eficientes; asimismo, apunten a la reducción de costos de transacción en sus procedimientos aduaneros y la promoción de las destinaciones aduaneras directamente en Yurimaguas.

#### 4. CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL NUEVO TPY – NR

Bajo el D.S. N°044-2006-PCM, el objetivo de la entidad reguladora (OSITRAN) es la búsqueda de eficiencia en la asignación de recursos al menor costo posible maximizando el beneficio de la sociedad (Principio de Eficiencia y Efectividad). Asimismo, el organismo deberá velar por la promoción de la inversión, de la innovación y por el beneficio tanto de consumidores como el de la libre empresa. En ese sentido, la competencia perfecta es el mejor mecanismo para asegurar una provisión eficiente del recurso, maximizando los beneficios de la sociedad. Sin embargo, una situación de libre competencia no se cumple en la realidad y, por consiguiente, los mecanismos que promueven la libre competencia pueden entorpecer el funcionamiento del mercado. Por ello, bajo el Principio de Subsidiaridad, la función del ente regulador “es subsidiaria y sólo procede en aquellos supuestos en los que el mercado y los mecanismos de libre competencia no sean adecuados para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los usuarios”<sup>1</sup>. Por consiguiente, en esta sección se analizan las condiciones de competencia del nuevo TPY - NR.

##### 4.1. Marco teórico del análisis de competencia

La competencia perfecta es la estructura de mercado por excelencia. En ese sentido, bajo un escenario perfectamente competitivo la determinación de los precios a partir de la interacción entre la oferta y la demanda lleva a una adecuada asignación de recursos que refleja las preferencias conjuntas de los consumidores y productores. De este modo, la pérdida de

---

<sup>1</sup> D.L. N°044-2006-PCM - El Peruano – Normas Legales (27/07/2006).

eficiencia social (PES) es inexistente. Sin embargo, este modelo teórico usualmente no se cumple en la realidad por basarse en supuestos muy restrictivos: las acciones individuales de los agentes no pueden afectar el precio de equilibrio, porque son muy pequeños; no existen barreras a la entrada ni a la salida de empresas; existe información perfecta<sup>1</sup>.

En ese sentido, forzar un escenario de competencia perfecta en un mercado que no cumple con los supuestos anteriormente mencionados puede llevar a que no se provea el recurso. Por el contrario, la liberalización total del mercado generará monopolios que abusen de su poder de mercado cobrando tarifas muy elevadas y, por ende, no proveerán el bien o servicio en cuestión a una proporción significativa de los consumidores. En ambos casos se genera una PES muy alta. Por ello, el ente Regulador debe establecer medidas para asemejar el mercado a una situación perfectamente competitiva sin desincentivar la inversión privada. Sin embargo, un análisis incorrecto de competencia lleva a políticas que entorpecen la competencia y promueven una provisión inadecuada del bien. Así, la literatura económica establece la necesidad de evaluar la competencia en el mercado a través de las dos siguientes características: el mercado relevante y la posición de dominio, así como determinados criterios que plantea el Ositrán (Competencia intermodal, competencia interportuaria e intraportuaria, poder de compra compensatorio, facilidad esencial y barreras de entrada).

Así, si se plantea examinar la existencia de las condiciones de competencia para un grupo de servicios en un determinado mercado, es necesario definir el mercado relevante (mercado de servicio y geográfico) y evaluar los criterios de competencia para los servicios sujetos a evaluación.

INDECOPI (2013)<sup>2</sup> define el mercado relevante como “el ámbito donde la competencia puede verse afectada por el ejercicio de poder sustancial de mercado, es decir, el ámbito donde una empresa podría imponer condiciones de venta”. Así, se debe analizar si el consumidor se encuentra “cautivo” por su proveedor habitual. Aquello es la consecuencia de la inexistencia de alternativas para el comprador debido a la falta de bienes sustitutos o productores adicionales. La inexistencia de otros proveedores se debe a las restricciones tecnológicas y presupuestarias de las empresas para producir el bien o servicio en cuestión; así como a los costos de transporte. De este modo, es necesario analizar el mercado relevante para los nuevos servicios especiales de depósito temporal fluvial que se brindarán en el TPY- NR.

## 4.2. Condiciones de competencia de los servicios especiales

### 4.2.1. Alcances del servicio

De acuerdo con el Contrato de Concesión, los servicios especiales se definen como:

#### *“1.26.91. Servicios Especiales*

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

---

<sup>1</sup> Microeconomía. Teoría y Aplicaciones. Tomo II – Fernández-Baca (2000).

<sup>2</sup> Libre Competencia – INDECOPI (2013).

*Corresponderá al REGULADOR fijar la Tarifa de acuerdo con los procedimientos y metodologías establecidas en el Reglamento de Tarifas vigente.*

*EL REGULADOR definirá el costo económico de los Servicios Especiales que serán reconocidos al CONCESIONARIO a través de la Retribución del Servicio Especial.*

*La Tarifa de los servicios especiales regulados no podrá ser menor, bajo ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.”*

Es preciso señalar que la provisión de los servicios especiales de depósito temporal (en adelante solo servicios especiales) está directamente condicionada a la **solicitud expresa del usuario**, cuando la ITUP sea constituida como depósito temporal aduanero. Estos tampoco forman parte de la prestación normal de un servicio estándar. En el caso particular del TPY – NR, los servicios especiales de depósito temporal no están enumerados en el contrato de concesión, como es habitual en otros contratos de concesión de infraestructuras de transporte de uso público. En consecuencia, corresponde al concesionario proponer algunos servicios especiales que permitan atender las solicitudes de servicio de direccionamiento de carga para el depósito temporal aduanero.

**Cuadro 2**  
**Lista de servicios especiales de depósito temporal propuestos<sup>1</sup>**

<b>Lista de Servicios Especiales- Depósito temporal Fluvial</b>	
	<b>Unidad</b>
<b>1. Almacenamiento de contenedores</b>	
<b>1.1. Almacenamiento de contenedores secos</b>	
<b>De importación</b>	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
<b>De exportación</b>	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
<b>1.2. Almacenamiento de contenedores reefer</b>	
<b>De importación</b>	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
<b>De exportación</b>	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA
<b>2. Almacenamiento de carga fraccionada</b>	
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TM/DÍA
<i>Del día 31 en adelante</i>	TM/DÍA
<b>3. Movilización del contenedor</b>	Contenedor
<b>4. Movilización de la carga fraccionada</b>	TM
<b>5. Servicio de Aforo o Reconocimiento</b>	
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor
<i>A la carga fraccionada</i>	TM
<b>6. Servicio adicional de cuadrilla</b>	Cuadrilla/hora
<b>7. Trasegado</b>	
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor

Elaboración: COPAM  
Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

Para los servicios especiales de depósito temporal propuestos por el TPY - NR, el mercado geográfico relevante debería incluir por lo menos las ubicaciones actuales de depósitos temporales portuarios y extraportuarios a nivel nacional, por ser servicios que serían brindados

<sup>1</sup> La descripción de los de servicios propuestos para el depósito temporal, serán expresados al detalle en la aplicación de la metodología.

para importación y/o exportación y no para cabotaje. En consecuencia, el mercado relevante estaría constituido por los servicios especiales de depósito temporal prestados por los terminales portuarios e infraestructuras extraportuarias en la zona de Alto Amazonas y las provincias atravesadas por el Eje Multimodal Amazonas Norte que cuenten con la autorización de ser constituidas como depósito temporal aduanero.

Considerando el mercado relevante previamente definido, corresponde analizar si existen condiciones de competencia en dicho mercado. Al respecto, como se ha señalado anteriormente Ositrán sigue ciertos criterios que serán evaluados a continuación para los servicios especiales de depósito temporal propuestos.

- **Competencia (o sustitución intermodal):** La demanda por servicios especiales de depósito temporal fluvial es una demanda derivada, dado que depende del movimiento de carga y las decisiones de la autoridad portuaria. Así, por ejemplo, si aumenta el tráfico de carga de exportación y/o importación y las tarifas del depósito temporal fluvial (dentro de una infraestructura portuaria), los usuarios podrían elegir almacenar la carga en un depósito temporal extraportuario, o cambiar su cadena logística realizando una sustitución intermodal.
- **Competencia interportuaria entre diferentes puertos:** La competencia interportuaria ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado. Considerando el mercado relevante, cualquier puerto que cuente con la autorización de ser constituido como depósito temporal y brindar los servicios asociados a tal designación, podría ser considerado opción elegible para cualquier usuario. Sin embargo, siendo el TPY – NR un eslabón logístico del Eje Multimodal Amazonas Norte, no existiría competencia dentro del mercado relevante previamente definido.
- **Competencia intraportuaria o intraterminal:** Se refiere a la situación donde dos operadores logísticos operen dentro del TPY – NR. No existe competencia intraportuaria, ya que el concesionario tiene exclusividad en la prestación de los servicios dentro del terminal, tal como se señala en el numeral 2.5 del Contrato de Concesión “El CONCESIONARIO tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro del nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma a partir de la Toma de Posesión...”.
- **Poder de compra compensatorio:** Es la situación en la cual los posibles usuarios de los servicios de depósito temporal del TPY – NR tendrían la capacidad de cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse. De acuerdo al mercado relevante definido, los usuarios no podrían cambiar de proveedor fácilmente, pues tendría que cambiar su ruta logística y ya no movilizar su carga por el Eje Multimodal Amazonas Norte.
- **Facilidad esencial:** Al no estar presente el poder de compra compensatorio, los servicios especiales de depósito temporal son considerados como una facilidad esencial.
- **Barreras de entrada:** Existen barreras legales para la constitución de un depósito temporal. La infraestructura para ser designada como tal, sigue un procedimiento administrativo regular.

Así, los servicios especiales de depósito temporal serían brindados de forma exclusiva por el concesionario en la zona de Alto Amazonas, y las provincias por las que atraviesa el Eje Multimodal Amazonas Norte, por ser un eslabón logístico insustituible dentro de la cadena logística en mención. Por lo tanto, este nuevo grupo de servicios especiales de depósito temporal fluvial deberían seguir un procedimiento de fijación tarifaria regular.

## 5. FIJACIÓN TARIFARIA DE SERVICIOS ESPECIALES DE DEPÓSITO TEMPORAL

### 5.1. Metodología de fijación tarifaria

Para este grupo de servicios especiales se va a utilizar la metodología de tarificación comparativa (benchmarking) dado el esquema de incentivos establecidos en el Contrato de Concesión, la escasa disponibilidad de información y los objetivos de promoción de un servicio diferente (de depósito temporal) al que se brinda actualmente en el Puerto de Yurimaguas. Asimismo, esta metodología fue aprobada por OSITRAN para la fijación tarifaria de los Servicios Estándar, y el primer y segundo grupo de Servicios Especiales.

Esta metodología toma en consideración lo siguiente:

- El nuevo TPY – NR es la primera experiencia de una infraestructura portuaria fluvial cofinanciada tipo greenfield en el Perú y la región. Por lo cual no se cuenta información de costos y de demanda<sup>1</sup> correspondiente a servicios especiales de depósito temporal.
- El nuevo TPY-NR tendrá un régimen de tarifas máximas para los servicios especiales regulados, con lo cual podrá establecer descuentos especiales con el objetivo de captar clientes. Por tanto, el concesionario no necesariamente entrará cobrando las tarifas fijadas en la presente propuesta.
- El nuevo TPY-NR requiere que el Regulador fije las tarifas que permita atender las solicitudes de los clientes de actividades o movimientos no contemplados dentro de la tarifa por el servicio estándar.

### 5.2. Aplicación de la metodología

En esta sección, se calcularán las tarifas a aplicarse en la concesión del TPY – NR para los servicios especiales a la carga. Estas tarifas se calcularán **como el promedio simple de una muestra comparable**<sup>2</sup>. Estos servicios tienen el objetivo de ofrecer servicios portuarios adicionales al servicio estándar a la carga y a la nave. La provisión de estos servicios está condicionada a que el terminal portuario sea constituido como **depósito temporal aduanero**.

---

<sup>1</sup> OSITRAN (2015). Resolución del Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN.

<sup>2</sup> La muestra comparable: Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario de Matarani, Terminal Portuario General San Martín y APM terminals. A partir de la muestra, se verifica si existen servicios comparables a nivel descriptivo con los servicios propuestos por COPAM y se realiza el benchmarking. Al decir “comparables a nivel descriptivo”, nos referimos a que nivel conceptual, los servicios se puedan comparar. Los tarifarios de la muestra comparable se adjuntan en el ANEXO 1 del presente informe.

Los flujogramas para la carga contenerizada y fraccionada (en depósito temporal), se presentan de forma detallada en el ANEXO 2 del presente informe.

a) Almacenamiento de Contenedores – Depósito Temporal Fluvial

El servicio de almacenamiento de Contenedores consiste en custodiar la carga contenerizada de importación y exportación que ingresa al TPY – NR cuando la ITUP sea consignada como depósito temporal. Constituye el pago por uso del área operativa. También incluye los trámites administrativos y operativos<sup>1</sup> relacionados al depósito temporal (transmisión a aduanas cambio de condición de FCL a LCL, emisión de volante, desdoblamiento, emisión de ticket de balanza, estado de hechos, revisión y verificación de contenedor y precintos a la entrada y salida del depósito temporal fluvial).

La tarifa se fijará tomando en cuenta las tarifas de Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario General San Martín, DP WORLD y APM Terminals, por brindar servicios cuya descripción y alcance es comparable con el servicio sujeto al proceso de fijación tarifaria.

A continuación, se presentan las tarifas para dicho servicio.

**Cuadro 3**  
**Tarifas del Servicio de Almacenamiento de Contenedores – Depósito temporal Fluvial**

Terminal Portuario de Paita			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>Servicio Especial de Depósito Temporal</b>			
<i>Servicio Especial de Depósito Temporal Importación</i>	Contenedor	Contenedor	\$ 60.00
<i>Servicio Especial de Depósito Temporal Exportación</i>	Contenedor	Contenedor	\$ 60.00
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Exportación/Importación)</b>	Contenedor	Contenedor	\$ 60.00

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

Terminal Portuario General San Martín			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores - TPGSM Depósito Temporal</b>			
<i>Importación contenedores 20" llenos</i>	Contenedor	Lumpsun	\$ 153.93
<i>Importación contenedores 40" llenos</i>	Contenedor	Lumpsun	\$ 230.94
<i>Exportación contenedores 20" llenos</i>	Contenedor	Lumpsun	\$ 128.30
<i>Exportación contenedores 40" llenos</i>	Contenedor	Lumpsun	\$ 153.94
<i>Almacenaje contenedores import export. días: 8 al 15</i>	Contenedor	TEU/DÍA o fracción	\$ 23.06
<i>Almacenaje contenedores import export. días: 16 en adelante</i>	Contenedor	TEU/DÍA o fracción	\$ 32.03
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Importación)</b>	Contenedor	Lumpsun	\$ 192.44
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Exportación)</b>	Contenedor	Lumpsun	\$ 141.12
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante</b>	Contenedor	TEU/DÍA o fracción	\$ 27.55

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

<sup>1</sup> Algunos servicios operativos necesarios para el servicio de almacenamiento al contenedor en depósito temporal fluvial (almacenamiento hasta el 3er día, recepción, pesaje, elaboración de la tarja o despacho) no están sujetos al proceso de fijación tarifaria, pues son considerados parte del servicio estándar a la nave o a la carga.

DP WORLD			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>Servicio Especial de Depósito Temporal - Importaciones</b>			
<i>Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 480.00
<i>Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 480.00
<i>Días 8 - 10 (Tarifa por día o fracción de día)</i>	Contenedor	TEU/DÍA	S/ 100.00
<i>Días: 11 – 14 (Tarifa por día o fracción de día)</i>	Contenedor	TEU/DÍA	S/ 100.00
<i>Días: 15 – 21 (Tarifa por día o fracción de día)</i>	Contenedor	TEU/DÍA	S/ 120.00
<b>Servicio Especial de Depósito Temporal - Exportaciones</b>			
<i>Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 350.00
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Importación)</b>	Contenedor	Contenedor	S/ 480.00
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Exportación)</b>	Contenedor	Contenedor	S/ 350.00
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante</b>	Contenedor	TEU/DÍA	S/ 106.67

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

APM TERMINALS			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos de importación</b>			
Contenedor 20 pies - Incluye uso de área hasta el día 10	Contenedor	Contenedor	\$ 302.10
Contenedor 40 pies - Incluye uso de área hasta el día 10	Contenedor	Contenedor	\$ 399.60
Uso de área por días 11 – 20 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 15.00
Uso de área por días 21 – 28 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 20.00
<b>Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos de exportación</b>			
Contenedor 20 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 243.10
Contenedor 40 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 339.60
Uso de área por días 8 – 10 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 7.00
Uso de área por días 11 – 20 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 9.00
Uso de área por días 21 – 28 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 20.00
<b>Servicio integrado de depósito temporal para contenedores reefer de importación</b>			
Contenedor 20 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 374.60
Contenedor 40 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 463.50
Uso de área por días 8 – 10 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 10.00
<b>Servicio integrado de depósito temporal para contenedores reefer de exportación</b>			
Contenedor 20 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 341.60
Contenedor 40 pies - Incluye uso de área hasta el día 7	Contenedor	Contenedor	\$ 411.50
Uso de área por días 8 – 10 (Precio por día) (Contenedor de 20 o 40 pies)	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 7.00
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Importación)</b>	Contenedor	Contenedor	\$ 350.85
<b>Promedio Simple Tarifas Flat (Exportación)</b>	Contenedor	Contenedor	\$ 291.35
<b>Promedio Simple Tarifas Flat Reefer (Importación)</b>	Contenedor	Contenedor	\$ 419.05
<b>Promedio Simple Tarifas Flat Reefer (Exportación)</b>	Contenedor	Contenedor	\$ 376.55
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Importación)</b>	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 17.50
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Exportación)</b>	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 12.00
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Importación Reefer)</b>	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 10.00
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Exportación Reefer)</b>	Contenedor	TEU/DÍA	\$ 7.00

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

SALAVERRY			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>CONTENEDORES EXPORTACIÓN</b>			
Del día 1 al 10 (Incluido en el Servicio Estándar)	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ -
Del día 11 al 20	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 8.00
Del día 21 al 30	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 10.00
Del día 31 en adelante	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 17.00
<b>CONTENEDORES IMPORTACIÓN</b>			
Del día 1 al 10 (Incluido en el Servicio Estándar)	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ -
Del día 11 al 20	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ -
Del día 21 en adelante	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 10.00
<b>CONTENEDORES EMPTY (IMPO/EXPO)</b>			
Del día 1 al 10 (Incluido en Servicio Estándar)	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ -
Del día 11 al 20	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 8.00
Del día 21 al 30	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 10.00
el día 31 en adelante	Contenedor	TEU/DÍA fracción	\$ 17.00
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Importación)</b>	<b>Contenedor</b>	<b>TEU/DÍA</b>	<b>\$ 11.67</b>
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante (Exportación)</b>	<b>Contenedor</b>	<b>TEU/DÍA</b>	<b>\$ 7.50</b>

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

La estructura tarifaria de los terminales de la muestra comparable, para el servicio de almacenamiento de contenedores es la siguiente: Se cobra una tarifa flat para los primeros 7 días de almacenaje, que incluye el cobro de los trámites administrativos relacionados al depósito temporal (en adelante DT para la presente sección). Para los siguientes días, se cobra netamente el servicio de almacenaje como DT, por uso estricto del área operativa. A partir del día 31(en promedio), se cobra según el tarifario regular de cada terminal portuario.

La unidad de cobro es contenedor, lumpsum<sup>1</sup> o TEU/día según corresponda.

En el siguiente cuadro se presenta la estructura tarifaria, así como las tarifas propuestas por COPAM para el servicio de Almacenamiento al Contenedor – Depósito Temporal Fluvial.

#### Cuadro 4 Benchmarking – Tarifas Almacenamiento de Contenedores (Exportación, Importación y Reefer)– Depósito temporal<sup>2</sup> COPAM

Almacenamiento de Contenedores -Depósito temporal - Importaciones	Unidad de Medida	Terminal Portuario de Paíta	Terminal Portuario General San Martín	DP WORLD	APM TERMINALS	Salaverry	Tarifa Propuesta
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 226.80	S/ 727.40	S/ 480.00	S/ 1,326.21		<b>S/ 690.10</b>
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ -	S/ 104.12	S/ 106.67	S/ 66.15	S/ 44.10	<b>S/ 80.26</b>
<i>Del día 31 en adelante</i>	<b>Rige el tarifario regular</b>						
Almacenamiento de Contenedores - Depósito temporal - Exportaciones	Unidad de Medida	Terminal Portuario de Paíta	Terminal Portuario General San Martín	DP WORLD	APM TERMINALS	Salaverry	Tarifa Propuesta
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 226.80	S/ 533.43	S/ 1,323.00	S/ 1,101.30		<b>S/ 796.13</b>
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ -	S/ 104.12	S/ 403.20	S/ 45.36	S/ 28.35	<b>S/ 145.26</b>
<i>Del día 31 en adelante</i>	<b>Rige el tarifario regular</b>						

Elaboración: COPAM

<sup>1</sup> Hace referencia al cobro global por contenedor almacenado en DT (monto flat para los primeros días).

<sup>2</sup> El tipo de cambio usado fue el vigente al cierre de febrero 2024 (3.780), promedio Compra/Venta.

Almacenamiento de Contenedores -Depósito temporal - Importaciones Reefer	Unidad de Medida	APM TERMINALS	Tarifa Propuesta
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 1,584.01	<b>S/ 1,584.01</b>
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 37.80	<b>S/ 37.80</b>
<i>Del día 31 en adelante</i>	<b>Rige el tarifario regular</b>		

  

Almacenamiento de Contenedores -Depósito temporal - Exportaciones Reefer	Unidad de Medida	APM TERMINALS	Tarifa Propuesta
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 1,423.36	<b>S/ 1,423.36</b>
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 26.46	<b>S/ 26.46</b>
<i>Del día 31 en adelante</i>	<b>Rige el tarifario regular</b>		

Elaboración: COPAM

## b) Almacenamiento de Carga Fraccionada - Depósito Temporal Fluvial

El servicio de almacenamiento de Carga Fraccionada consiste en custodiar la carga fraccionada de importación y exportación que ingresa al TPY – NR cuando la ITUP sea consignada como depósito temporal. Constituye el pago por uso del área operativa. También incluye los trámites administrativos y operativos<sup>1</sup> relacionados al depósito temporal (transmisión a aduanas cambio de condición de FCL a LCL, emisión de volante, desdoblamiento emisión de ticket de balanza, estado de hechos, revisión y verificación de la carga y precintos a la entrada y salida del depósito temporal fluvial).

De la muestra comparable, el único terminal portuario que muestra tarifas para el servicio de almacenamiento de la carga fraccionada (cuando es constituido como depósito temporal), es APM terminals, y correspondería realizar la comparación con dicha ITUP.

A continuación, se presentan las tarifas para dicho servicio.

### Cuadro 5

#### Tarifas del Servicio de Almacenamiento de Carga Fraccionada – Depósito temporal Fluvial

APM Terminals			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
<b>Servicio Integrado de Depósito Temporal</b>			
<i>Carga fraccionada - Incluye uso del área hasta el día 10</i>	CF	TM	\$ 29.00
<i>Uso de área por días 11 – 20 (Precio por día o fracción de día)</i>	CF	TM/DÍA	\$ 1.50
<i>Uso de área desde el día 21 hacia adelante</i>	CF	TM/DÍA	\$ 4.20
<b>Promedio Simple Tarifas Flat</b>	CF	TM	\$ 29.00
<b>Promedio Simple Tarifas del día 8 en adelante</b>	CF	TM/DÍA	\$ 2.85

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

La estructura tarifaria de APM terminals, para el servicio de almacenamiento de carga fraccionada es la siguiente: Se cobra una tarifa flat para los primeros 10 días de almacenaje<sup>2</sup>, que incluye el cobro de los trámites administrativos relacionados al depósito temporal (en

<sup>1</sup> Al igual que la carga contenerizada, algunos servicios portuarios relacionados al depósito temporal ya están incluidos en el servicio estándar a la nave y a la carga, y no corresponde incluirlos en el proceso de fijación de tarifas.

<sup>2</sup> APM terminals también tiene una tarifa flat hasta el día 30, por tonelada almacenada.

adelante DT para la presente sección). Para los siguientes días, se cobra netamente el servicio de almacenaje como DT, por uso estricto del área operativa. A partir del día 31, se cobra según el tarifario regular del terminal portuario.

La unidad de cobro para el servicio en mención es Tonelada o Tonelada/día, según corresponda.

En el siguiente cuadro se presenta la estructura tarifaria, así como las tarifas propuestas por COPAM para el servicio de Almacenamiento a la Carga Fraccionada – Depósito Temporal Fluvial.

**Cuadro 6**

**Benchmarking – Tarifas Almacenamiento de Carga Fraccionada – Depósito temporal COPAM**

Almacenamiento de Carga Fraccionada-Depósito temporal Importaciones	Unidad de Medida	APM TERMINALS	Tarifa Propuesta
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM	S/ 109.62	<b>S/ 109.62</b>
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TM/DÍA	S/ 10.77	<b>S/ 10.77</b>
<i>Del día 31 en adelante</i>	<b>Rige el tarifario regular</b>		

Elaboración: COPAM

**c) Movilización de Contenedor**

El servicio de movilización de contenedor incluye traslado (incluye movilización a la zona de reconocimiento físico y retorno al patio de contenedores), reconocimiento físico, inspecciones previas y/o otras inspecciones solicitadas por el demandante del servicio.

El servicio se brindaría bajo dos supuestos: (i) a pedido del cliente o representante de la carga(usuario) para un reconocimiento e inspección o (ii) a solicitud de alguna autoridad competente (ejemplo: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria).

La secuencia del servicio es la siguiente:

- I. El usuario de la carga, o la entidad competente solicita la movilización del contenedor para inspección.
- II. La concesionaria dispone del material y mano de obra para ejecutar el servicio.
- III. El equipo de trabajo procede a realizar la movilización del contenedor.

Unidad de cobro: Por contenedor, por ciclo completo o por movimiento<sup>1</sup> según corresponda.

De la muestra comparable, correspondería hacer la comparación tarifaria con el Terminal Portuario de Paita, el Terminal Portuario de Matarani, DP WORLD y APM terminals<sup>2</sup>. No tomaremos al Terminal Portuario de Paracas, pues la unidad de medida del servicio “Movilización extra en patios (contenedores)” es por movimiento, y de acuerdo a la descripción de nuestro servicio, necesitaríamos que la movilización al contenedor se cobre por ciclo completo o por contenedor.

<sup>1</sup> En base a la descripción del servicio, correspondería hacer la comparativa con las terminales que cobren por contenedor o por ciclo, mas no por movimiento.

<sup>2</sup> Para realizar el benchmarking del servicio movilización de contenedor, se buscó servicios en las terminales de la muestra comparable cuya descripción concuerde con la establecida por COPAM. En la mayoría de casos, el nombre del servicio difiere entre terminales.

A continuación, se presentan las tarifas de la muestra comparable, así como también la tarifa propuesta y la unidad de medida establecida.

**Cuadro 7**  
**Tarifas del Servicio Movilización del Contenedor<sup>1</sup>**

Terminal Portuario	Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Paita	Movilización para inspección(contenedor)	Contenedor	Por ciclo completo	\$ 67.70
Matarani	Movilización para aforo(contenedor)	Contenedor	Por contenedor	\$ 60.00
DP WORLD	Movilización para inspección(contenedor)	Contenedor	por ciclo completo	\$ 69.90
APM Terminals	Movimientos extra al servicio	Contenedor	Por contenedor	\$ -
	Promedio simple			\$ 49.40

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

**Cuadro 8**  
**Benchmarking – Tarifa para la Movilización del Contenedor COPAM**

Nombre del Servicio	Tipo de carga	Unidad de medida	Tarifa
Movilización del contenedor	Contenedor	Contenedor	S/ 186.73

Elaboración: COPAM

#### d) Movilización de Carga Fraccionada

El servicio de Movilización de Carga Fraccionada, incluye traslado (incluye movilización a la zona de reconocimiento físico y retorno al patio de contenedores), reconocimiento físico, inspecciones previas y/o otras inspecciones solicitadas por el demandante del servicio.

El servicio se brindaría bajo dos supuestos: (i) a pedido del cliente o representante de la carga(usuario) para un reconocimiento e inspección o (ii) a solicitud de alguna autoridad competente (ejemplo: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria).

La secuencia del servicio es la siguiente:

- I. El usuario de la carga, o la entidad competente solicita la movilización de la carga fraccionada para inspección.
- II. La concesionaria dispone del material y mano de obra para ejecutar el servicio.
- III. El equipo de trabajo procede a realizar la movilización de la carga fraccionada.

De la muestra comparable, correspondería hacer la comparativa tarifaria con el Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario General San Martín y APM terminals, pues son las únicas terminales que ofrecen el servicio de movilización para carga fraccionada<sup>2</sup>

A continuación, se presentan las tarifas de la muestra comparable, así como también la tarifa propuesta y la unidad de medida establecida.

<sup>1</sup> En el tarifario de APM terminals, la tarifa para movimiento extra en el patio(contenedor), es de 0 dólares. Por lo tanto, correspondería considerarla en el promedio simple del benchmarking.

<sup>2</sup> Las otras terminales de la muestra comparable no brindan dicho servicio en mención (cuando son designadas como depósito temporal), ni ninguno que se asemeje lo suficiente (a nivel descriptivo) para realizar el benchmarking.

**Cuadro 9**  
**Tarifas del Servicio Movilización de Carga Fraccionada**

Terminal Portuario	Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Paíta	Movilización para inspección(CF)	Fraccionada	Tonelada	\$ 5.70
San Martín	Movimientos extra (carga fraccionada)	Fraccionada	Por Tonelada o M3	\$ 9.57
APM Terminals	Movimientos extra al servicio (carga fraccionada)	Fraccionada	Tonelada	\$ 4.00
	Promedio simple			\$ 6.42

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

**Cuadro 10**  
**Benchmarking – Tarifa para la Movilización de la Carga Fraccionada COPAM**

Nombre del Servicio	Tipo de carga	Unidad de medida	Tarifa
Movilización de Carga Fraccionada	Fraccionada	Tonelada	S/ 24.28

Elaboración: COPAM

e) Servicio de Aforo o Reconocimiento

El servicio de aforo consiste en la inspección física y documentaria de la carga contenerizada (dry/reefer) o fraccionada, a solicitud de la facultad de la autoridad aduanera. El servicio abarca el uso y custodia en la zona de reconocimiento físico, incluyendo la participación de una cuadrilla conformada por 5 trabajadores liderados por un capataz, así como la disponibilidad de montacargas. El tiempo máximo de ejecución del servicio de aforo o reconocimiento es de 3 horas (incluyendo la provisión de montacargas y cuadrilla). Asimismo, si se cumple el tiempo máximo de ejecución, el usuario podrá demandar los servicios especiales del tarifario regular del TPY – NR, con el fin de culminar con la actividad que se encuentra en ejecución.

La secuencia de este servicio es la siguiente:

- I. La autoridad aduanera solicita la inspección física de la carga.
- II. El operador portuario/DT, dispone de los equipos y personal necesarios, de acuerdo al tipo de contenedor (dry/reefer) o tipo de carga (fraccionada o contenerizada).
- III. El personal y equipo autorizado realiza las acciones necesarias para que se lleve a cabo el reconocimiento

De acuerdo a la muestra comparable, correspondería realizar la comparación tarifaria con el Terminal Portuario de Paíta, Terminal Portuario General San Martín, DP World y APM terminals para el aforo al contenedor (dry/reefer) y solo con el Terminal Portuario de Paíta y APM terminals para el aforo a la carga fraccionada. Cabe resaltar que, en los tarifarios del Terminal Portuario de Paíta, Matarani, DP World, y APM terminals las tarifas para el servicio de aforo al contenedor dry y reefer se presentan de forma indistinta.

A continuación, se presentan las tarifas de la muestra comparable, la tarifa propuesta y la unidad de medida.

**Cuadro 11**  
**Tarifas del Servicio de Aforo (dry/reefer/fraccionada)**

Terminal Portuario de Paíta			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Aforo con cuadrilla y/o servicio de cuadrilla (contenedor dry/ reefer)	Contenedor	Contendor	\$ 100.00
Aforo con montacargas (contenedor dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 45.00
Aforo con cuadrilla (carga general o fraccionada)	Fraccionada	Tonelada	\$ 5.18
Terminal Portuario de Matarani			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Aforo (retiro parcial de mercadería) hasta 25% (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 50.00
Aforo (retiro parcial de mercadería) hasta 50% (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 75.00
Aforo (retiro parcial de mercadería) hasta 75% (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 100.00
Aforo (retiro parcial de mercadería) mas de 75% (dry/reefer) contenedor de 20	Contenedor	Contenedor	\$ 150.00
Aforo (retiro parcial de mercadería) mas de 75% (dry/reefer) contenedor de 40	Contenedor	Contenedor	\$ 180.00
Terminal Portuario General San Martín			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 20" con carga paletizada	Contenedor	Contenedor	\$ 336.67
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 20" con carga suelta	Contenedor	Contenedor	\$ 400.20
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 40" con carga paletizada	Contenedor	Contenedor	\$ 444.66
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 40" con carga suelta	Contenedor	Contenedor	\$ 539.97
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 20" con de carga congelada o refrigerada	Contenedor	Contenedor	\$ 893.45
Servicio integral de Aforo fisico contenedor 40" con de carga congelada o refrigerada	Contenedor	Contenedor	\$ 1,140.77
DP WORLD			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Inspección del contenedor – uso de cuadrillas(dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 59.00
Inspección del contenedor – uso de montacargas (hasta 5 toneladas) (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 59.00
Inspección del contenedor – uso de montacargas (de 5 a 10 toneladas) (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 70.00
APM TERMINALS			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Inspección de la carga con uso de grupos o cuadrillas - contenedor 20 y 40 pies (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ -
Inspección de la carga con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ -
Manipuleo por registro de carga fraccionada	Fraccionada	Tonelada	\$ 4.00
Promedio simple para el contenedor dry			\$ 161.97
Promedio simple para el contenedor reefer			\$ 210.94
Promedio simple para la carga fraccionada			\$ 4.59

Elaboración: COPAM

**Cuadro 12**  
**Benchmarking – Tarifa para el Servicio de Aforo COPAM**

Nombre del Servicio	Tipo de carga	Unidad de medida	Tarifa
<b>Servicio de Aforo</b>			
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 612.23
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 797.35
<i>A la carga fraccionada</i>	Fraccionada	Tonelada	S/ 17.35

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

f) Servicio Adicional de Cuadrilla

El Servicio Adicional de Cuadrilla, consiste en el uso de una cuadrilla adicional dentro del horario administrativo, a solicitud expresa del usuario. El servicio incluye la mano de obra de 5 trabajadores más capataz.

La secuencia de este servicio es la siguiente:

- I. El usuario solicita el Servicio Adicional de Cuadrilla dentro del horario administrativo.
- II. El jefe de operaciones y/o encargado del área operativa designa al personal para la actividad.

De la muestra comparable, correspondería realizar el benchmarking con el Terminal Portuario de Paita y DP World. A continuación, se presentan las tarifas de la muestra comparable, la tarifa propuesta y la unidad de medida.

**Cuadro 13**  
**Tarifas del Servicio de Cuadrilla Adicional**

Terminal Portuario de Paita			
Nombre del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa	Tarifa por hora
Cuadrilla Adicional	Cuadrilla/hora	\$ 337.76	\$ 337.76
DP World			
Nombre del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa	Tarifa por hora
Cuadrillas por Tiempo	Por turno(8 horas)	\$ 125.00	\$ 15.63
Promedio Simple			\$ 176.69

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

**Cuadro 14**  
**Benchmarking - Tarifa del Servicio de Cuadrilla Adicional COPAM**

Nombre del Servicio	Unidad de medida	Tarifa
Cuadrilla adicional	Cuadrilla/hora	S/ 667.90

Elaboración: COPAM

**g) Trasegado del Contenedor**

El servicio de Trasegado del Contenedor consiste en el traslado de la mercancía del contenedor(dry/reefer) hacia contenedor(es) o unidad terrestre para su posterior despacho o embarque. Incluye cuadrilla (5 trabajadores más capataz) y montacargas.

La secuencia de este servicio es la siguiente:

- I. El usuario solicita el servicio de trasegado del contenedor(dry/reefer)
- II. El jefe de operaciones y/o encargado del área operativa designa el personal y el equipo necesario para la actividad.
- III. El personal con el equipo designado realiza el trasegado correspondiente.

De la muestra comparable, correspondería realizar el benchmarking con el Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario de Matarani, Terminal Portuario General San Martín y DP World. Cabe destacar que el Terminal Portuario de Paita cobra la misma tarifa para el servicio de “trasegado” para contenedores dry y reefer.

**Cuadro 15**  
**Tarifas del Servicio de Trasegado del Contenedor**

Terminal Portuario de Paíta			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Trasegado(dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 200.00
Terminal Portuario de Matarani			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Trasegado del contenedor de 20' y 40' (dry)	Contenedor	Contenedor	\$ 180.00
Trasegado del contenedor de 20' y 40' (reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 260.00
Terminal Portuario General San Martín			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Trasegado de contenedor carga seca (DRY CARGO)	Contenedor	Contenedor	\$ 212.34
Trasegado de contenedor carga refrigerada (REEFER CARGO)	Contenedor	Contenedor	\$ 306.74
DP WORLD			
Nombre del Servicio	Tipo de Carga	Unidad de Medida	Tarifa
Trasegado de contenedor a contenedor(dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 350.00
Trasegado de carga de contenedor estandar a camión convencional, o viceversa (dry/reefer)	Contenedor	Contenedor	\$ 246.00
Promedio simple para trasegado al contenedor dry			\$ 237.67
Promedio simple para trasegado al contenedor reefer			\$ 272.55

Elaboración: COPAM

Fuente: Tarifarios de la muestra comparable

**Cuadro 16**  
**Benchmarking - Tarifas del Servicio de Trasegado del Contenedor COPAM**

Nombre del Servicio	Tipo de carga	Unidad de medida	Tarifa
<b>Servicio de Trasegado</b>			
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 898.39
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	Contenedor	S/ 1,030.23

Elaboración: COPAM

Las tarifas presentadas en la sección “aplicación de la metodología”, fueron convertidas a soles (PEN) con el tipo de cambio promedio al cierre de febrero 2024 (3.780), promedio Compra/Venta. En conclusión, el tarifario propuesto por COPAM (sin incluir IGV) para los servicios especiales de depósito temporal fluvial es el siguiente:

**Cuadro 17**

**Tarifas propuestas para los Servicios Especiales de Depósito Temporal (SIN IGV)**

<b>Lista de Servicios Especiales- Depósito temporal Fluvial</b>		
	<b>Unidad</b>	<b>Tarifa (sin IGV)</b>
<b>1. Almacenamiento de contenedores</b>		
<b>1.1. Almacenamiento de contenedores secos</b>		
<b>De importación</b>		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 690.10
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 80.26
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
<b>De exportación</b>		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 796.13
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 145.26
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
<b>1.2. Almacenamiento de contenedores reefer</b>		
<b>De importación</b>		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 1,584.01
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 37.80
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
<b>De exportación</b>		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	Contenedor	S/ 1,423.36
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TEU/DÍA	S/ 26.46
<i>Del día 31 en adelante</i>	TEU/DÍA	Tarifario regular
<b>2. Almacenamiento de carga fraccionada</b>		
<i>Incluye uso de área hasta el día 7</i>	TM	S/ 109.62
<i>Del día 8 hasta el 30</i>	TM/DÍA	S/ 10.77
<i>Del día 31 en adelante</i>	TM/DÍA	Tarifario regular*
<b>3. Movilización del contenedor</b>	Contenedor	S/ 186.73
<b>4. Movilización de la carga fraccionada</b>	TM	S/ 24.28
<b>5. Servicio de Aforo o Reconocimiento</b>		
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	S/ 612.23
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	S/ 797.35
<i>A la carga fraccionada</i>	TM	S/ 17.35
<b>6. Servicio adicional de cuadrilla</b>	Cuadrilla/hora	S/ 667.90
<b>7. Trasegado</b>		
<i>Al contenedor dry</i>	Contenedor	S/ 898.39
<i>Al contenedor reefer</i>	Contenedor	S/ 1,030.23

Elaboración: COPAM

Al referirnos a tarifario regular, consideramos el tarifario vigente por COPAM, para los servicios especiales regulares portuarios.