



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Nuevo Terminal Portuario de
Yurimaguas - Nueva Reforma
2025

**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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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.....	11
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios No Portuarios	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	12
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Tráfico de carga.....	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	19
IV.1. Tarifas.....	19
IV.2. Precios.....	25
V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO	26
V.1. Inversiones	26
V.2. Pagos al Estado	27
V.3. Cofinanciamiento.....	28
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	30
VI.1. Niveles de servicio y productividad	30
VI.2. Accidentes	31
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	32
VII. ESTADOS FINANCIEROS.....	32
VII.1. Estado de Resultados Integrales	32
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	34
VII.3. Ratios Financieros.....	36
VIII. CONCLUSIONES.....	38
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	40
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	44



CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de servicios regulados	21
Cuadro N° 2: Tarifario de Servicios Especiales regulados (Primer Grupo).....	22
Cuadro N° 3: Tarifario de Servicios Especiales regulados (Segundo Grupo).....	24
Cuadro N° 4: Tarifario de Servicios Especiales regulados.....	25
Cuadro N° 5: Precios de Servicios Especiales no regulados, 2025	26
Cuadro N° 6: Tiempo de recepción y entrega de mercancías, 2025	31
Cuadro N° 7: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2025	31
Cuadro N° 8: Estado de resultados integrales, 2020-2025	32
Cuadro N° 9: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2020 – 2025	33
Cuadro N° 10: Gastos administrativos, 2020 – 2025	34
Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera (en soles), 2020 – 2025	35
Cuadro N° 12: Ratios de liquidez, 2020 – 2025	36
Cuadro N° 13: Ratios de endeudamiento, 2020 – 2025.....	37
Cuadro N° 14: Ratios de rentabilidad, 2020 – 2025	38

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Principales clientes, 2025	13
Gráfico N° 2: Tráfico de naves, 2024-2025	14
Gráfico N° 3: Clasificación de naves (alto bordo / bajo bordo), 2024-2025	14
Gráfico N° 4: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2024-2025	15
Gráfico N° 5: Movimiento de carga contenedorizada, 2024-2025.....	16
Gráfico N° 6: Carga contenedorizada por cliente, año 2025	16
Gráfico N° 7: Principales productos de carga contenedorizada, año 2025	17
Gráfico N° 8: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar,.....	17
Gráfico N° 9: Carga fraccionada por cliente, año 2025	18
Gráfico N° 10: Principales productos carga fraccionada, año 2025	18
Gráfico N° 11: Movimiento de carga líquida a granel, 2019 – 2025 (Toneladas).....	19
Gráfico N° 12: Aportes por regulación, 2024 – 2025	28
Gráfico N° 13: Valor del PAMO, 2020-2025	30
Gráfico N° 14: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2025	32

ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Etapas del proyecto.....	8
Ilustración 2: Área de influencia del TPY-NR, 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 2025, 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 nueve 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 5628 m², la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6977 m², entre otras.

Entre los hechos relevantes, el 06 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0002-2025-PD-OSITRAN, se determinó que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó la fijación tarifaria de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – para contenedores (secos y reefer)” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

A diciembre de 2025, 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 2017-2025 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 2025 fueron atendidas 462 naves en el TPY-NR, reflejando una disminución del 15,5 % respecto al año 2024 (547 naves). Respecto a la cantidad demandada por los Servicios Estándar a la Carga, se registraron 24 065 toneladas, un 0,7 % más que en el año 2024, distribuyéndose en mercancías fraccionada (20 666 toneladas) y contenerizada (3399 toneladas), significando un 85,9 % y 14,1 % de la carga total movilizadora en el terminal, respectivamente. Asimismo, en el año 2025 se movilaron 367 TEU, lo cual representó un aumento interanual del 35,4 %, respecto a lo registrado en 2024 (271 TEU).

En cuanto a las tarifas por Servicios Estándar, el Servicio Estándar a la nave registró un incremento interanual de 2,15 %, mientras que, entre los Servicios Estándar a la carga, se observan variaciones entre 2,26 % y 2,29 %. De otro lado, el Servicio de Embarque/Descarga de pasajeros incrementó un 2,29 % su tarifa en el 2025, siempre en términos interanuales. Con relación a las tarifas por Servicios Especiales, se incrementaron en casi todos los servicios brindados. Los incrementos tarifarios más importantes frente al 2024 se situaron en los servicios de almacenamiento carga fraccionada (almacén refrigerado) – día 16 en adelante y para los Servicios de consolidación/desconsolidación de contenedor de 40 pies con carga suelta, con variaciones del 2,38 % y 2,32 %, respectivamente.



De otro lado, los pagos al Estado durante el 2025 registraron que el aporte por regulación efectuado por el TPY-NR ascendió a S/ 125 323, un 15,7 % menos que lo registrado el año 2024, cuando dicho monto ascendió a S/ 148 584.

Durante el año 2025 no se presentaron reclamos, sanciones administrativas o penalidades al concesionario.

Respecto a la situación financiera del año 2025, el activo total ascendió a S/ 23,2 millones, lo que representa un incremento de S/ 1,9 millones respecto al ejercicio anterior. Este crecimiento se explica, principalmente, por aumentos significativos en otras cuentas por cobrar (+1617,3 %), tras pasar de S/ 136 414 a S/ 2,3 millones, y fondos sujetos a restricción (+102,1 %); lo cual logró compensar las disminuciones registradas en las cuentas de activos por derecho de uso (-33,3 %), gastos pagados por anticipado (-11,8 %), cuentas por cobrar a partes relacionadas (-10,6 %), efectivo (-2,0 %) y cuentas por cobrar comerciales (-0,4 %). En cuanto a la solvencia, se registró una mejora sustancial como resultado de la reducción del pasivo total en S/ 482 338. Esta disminución se debió, en gran medida, a la reducción del impuesto a la renta diferido (-68,1 %), cuentas por pagar a partes relacionadas de largo plazo (-53,7 %) y de las cuentas por pagar comerciales (-34,2 %).

En 2025, el pasivo total ascendió a S/ 1,56 millones, equivalente al 6,7 % del activo total. En cuanto a su estructura, el pasivo corriente representó el 88,8 % del total, mientras que el pasivo no corriente alcanzó el 11,2 %. En comparación con 2024, cuando el pasivo corriente y no corriente representaban el 81,5 % y 18,5 %, respectivamente, se observa una mayor concentración de las obligaciones en el corto plazo. No obstante, el concesionario mantuvo deuda de largo plazo incorporada desde 2024, aunque su participación relativa dentro del pasivo total se redujo durante 2025.

A partir del análisis de la información económico-financiera del ejercicio 2025, se observa que la empresa obtuvo una utilidad neta de S/ 2,35 millones, lo que representa un resultado superior al alcanzado en 2024 (S/ 2,12 millones). Esta mejora se explica principalmente por el incremento en los ingresos por servicios de operación y mantenimiento (+5,6 %) y, en mayor medida, por el aumento sustancial de diversos neto en S/ 2,89 millones. Esta última variación compensó el impacto negativo de la diferencia de cambio (-S/ 2,25 millones) y el ligero incremento en los gastos operativos. Dado que el flujo operativo y los ingresos diversos se fortalecieron, los resultados financieros del año mostraron una recuperación importante.

Por otro lado, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2025, la situación financiera de la empresa ha mejorado notablemente en términos de solvencia, luego del ligero deterioro observado en 2024. Esta tendencia se refleja en el fortalecimiento del índice de solvencia, que ascendió de 10,4 a 14,8, y en la optimización del endeudamiento del activo, el cual se redujo de 9,6 % a 6,7 %. Estos indicadores confirman una gestión eficiente de los compromisos financieros y un robustecimiento de la estructura de capital frente a terceros.

Finalmente, el análisis de los ratios financieros permiten concluir que la empresa ha consolidado una sólida posición financiera al cierre del periodo. Los indicadores de rentabilidad muestran una recuperación sustancial, impulsada principalmente por la mejora en el margen operativo y la generación de un EBITDA de S/ 5,43 millones (+116,4 %). En cuanto a la liquidez, la empresa ha retomado su tendencia de crecimiento; en 2025 se observa un incremento en los ratios de liquidez clásica (16,26), prueba ácida (15,96) y liquidez absoluta (11,65), superando los niveles del año previo y consolidando una capacidad de pago a corto plazo excepcionalmente sólida tras el leve retroceso del ejercicio anterior.



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. fue constituida en Ecuador en 1969 y se dedica al desarrollo, construcción y gestión de proyectos de infraestructura. Sus principales actividades comprenden la ejecución de obras viales, puentes, túneles, sistemas de saneamiento, electrificación, puertos, proyectos de riego y edificaciones. Asimismo, la empresa tiene presencia en diversos países de la región, entre ellos Ecuador, Colombia Honduras, Bolivia y El Salvador¹.
3. Construcción y Administración S.A. es una empresa domiciliada en el Perú, dedicada a la ejecución de edificaciones públicas y privadas, así como a la construcción de urbanizaciones, conjuntos residenciales, obras viales, proyectos de saneamiento e infraestructura de irrigación. Desde el año 2003, forma parte del grupo empresarial ecuatoriano Hidalgo e Hidalgo S.A. de Ecuador (HeH)².

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

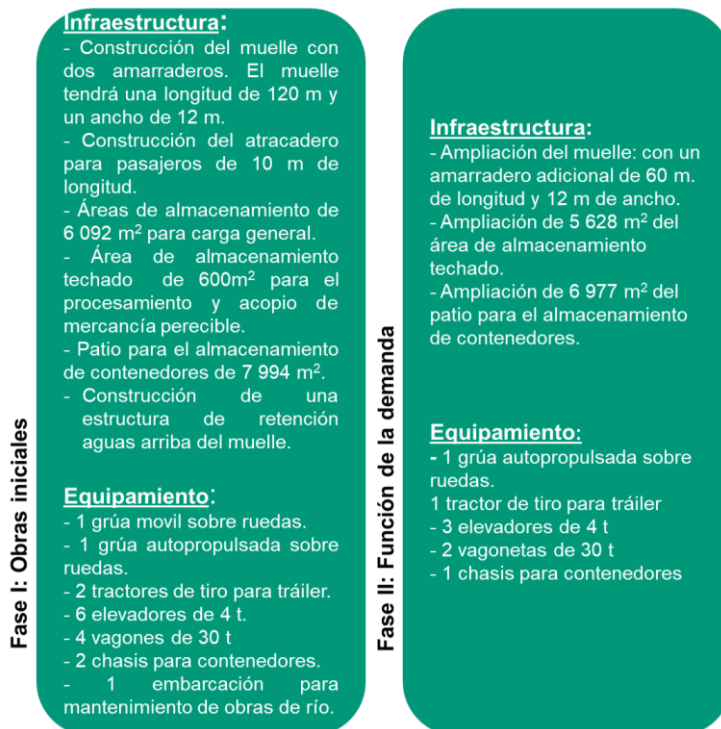
5. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la primera fase de inversiones se realizará durante los primeros cuatro años de la Concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función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

¹ Ver: <https://www.heh.com.ec/> (último acceso: 11 de abril de 2026).

² Ver: <https://www.casacontratistas.com/> (último acceso: 11 de abril de 2026).



Ilustración 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Régimen tarifario

- El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de operar el TPY-NR bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios Esenciales que se brinden dentro del terminal a partir de la toma de posesión, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, salvo en los servicios de practicaje y remolcaje, para los cuales resulta de aplicación el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán.
- 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).
- COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar, la cual será fijada por el Ositrán utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA.
- Asimismo, COPAM está facultado a cobrar un precio o una tarifa, por la prestación de los Servicios Especiales, según corresponda. Para tal efecto, COPAM, antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial, deberá sustentar ante el Ositrán su propuesta de Servicios Especiales a efectos que esta entidad, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una tarifa; o, en su defecto, COPAM puede cobrar un precio. Finalmente, para la prestación de Servicios No Portuarios, COPAM está facultado a cobrar un precio.
- 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.



11. En tal sentido, toda vez que el referido Contrato de Concesión fue suscrito el 31 de mayo de 2011, el Concesionario podrá reajustar anualmente sus tarifas a partir del 31 de mayo de 2016, siendo que el cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres semanas previas a su entrada en vigencia.

Cofinanciamiento

12. La Concesión fue otorgada 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.
13. 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

14. 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

15. 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 del 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.



16. Según COPAM³, 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

17. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*⁴, el Concesionario asumió el compromiso de construir el TPY-NR antes de iniciar la explotación de la Concesión.
18. 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 47 m (incluye Antemueller de 35 m).
- Muelle flotante de 12 m para pasajeros.
- Atracadero para pasajeros de 10 m de longitud.
- Áreas de almacenamiento techado de una superficie de 6092 m² para carga general.
- Cámara de frío de una superficie de 600 m² para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles (congelados y refrigerados).
- Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m².
- Balanza de ingreso (2) con capacidad de 80 toneladas c/u.
- 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.
- Oficinas de SUNAT-SENASA-APN-Ositrán-SANIDAD.
- Fluvial – Capitanía de puertos.

19. En cuanto a las inversiones en equipamiento portuario, los principales activos de la Concesión son:

- Una grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía de 130 toneladas.
- Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 55 toneladas.
- Un reach stacker de 45 toneladas.
- Cinco montacargas de 5 toneladas.
- Un montacargas de 10 toneladas.
- Dos tractores de tiro para tráiler de 30 toneladas (Tracto Camión).
- Tres chasis de 30 toneladas.
- Cuatro vagones de 30 toneladas.
- Equipo de izaje.

I.5. Hechos de importancia

20. El 06 de enero de 2025⁵, mediante la Resolución de Presidencia N° 0002-2025-PD-OSITRAN, se determinó que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó la fijación tarifaria de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – para contenedores (secos y reefer)” y “Depósito

³ Ver: <https://copam.com.pe/ubicanos/>

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

⁵ Para más información, consultar: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7466645/6356714-resolucion-002-2025-pd-ositrán.pdf?v=1763138679> (última revisión: 12 de abril de 2025).



Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Sobre ello, es importante mencionar que la metodología utilizada para determinar el nivel tarifario de los Servicios Especiales de Depósito Temporal es la de Costos Incrementales, la cual permite identificar de manera clara los costos adicionales que se incurran por la prestación de los Servicios Especiales de Depósito Temporal. En particular, para dichos servicios se considera el costo de mano de obra, “Soporte técnico, mantenimiento y respaldo del sistema ADPIN”, consultoría aduanera, así como el aporte por regulación, cumpliendo así con las exigencias del Contrato de Concesión.

21. Por otra parte, no se ejecutaron inversiones durante el año 2025.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

22. 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

II.1. Servicios estándar

23. De acuerdo con 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.
24. 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 trínca, la destrínca, 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.

25. 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

26. 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

27. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las inversiones complementarias⁶. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

28. Durante el año 2025, la cantidad demandada por los Servicios Estándar a la carga en el TPY-NR fue de 24 065 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada, con 20 666 toneladas (85,9 %), y contenerizada, con 3399 toneladas (14,1 %). Este resultado muestra un aumento interanual del 0,7 % respecto al 2024 (159 toneladas más). Asimismo, se movilizaron 187 contenedores en 2025 siendo esto un 34,5 % superior a lo registrado en 2024 (48 contenedores más).

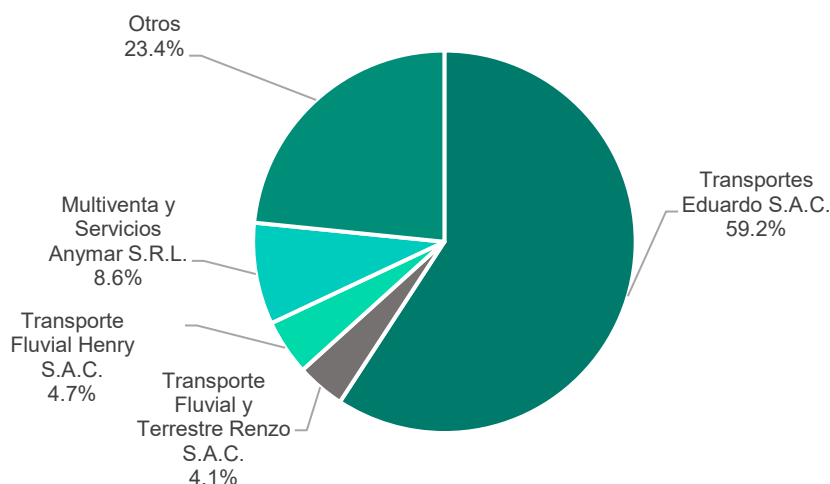
III.1. Principales clientes

29. Entre los principales clientes del Concesionario tenemos a Transportes Eduardo S.A.C. (59,2 %), Multiventas y Servicios Anymar S.R.L. (8,6 %), Transporte Fluvial Henry S.A.C. (4,7 %), Transporte Fluvial y Terrestre Renzo S.A.C. (4,1 %) y Nils Eberth Avellanada Linares (3,5 %), que en conjunto representaron el 80,1 % del volumen de carga total transportada durante el 2025.

⁶ 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.



Gráfico N° 1: Principales clientes, 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de carga

30. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y carga en el TPY-NR durante el año 2025, a partir de la información de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁷. En particular, se presenta información sobre la demanda de Servicios Estándar a la Nave, Servicios Estándar de Embarque/Descarga de Contenedores y Carga Fraccionada.
31. Cabe mencionar que durante el año 2025 no se registró demanda de Servicios Estándar de carga sólida a granel, rodante, líquida a granel, ni movimiento de pasajeros. Asimismo, es preciso indicar que toda la carga movilizada en el puerto durante 2025 fue bajo el régimen de cabotaje.

a) Servicio estándar a la nave

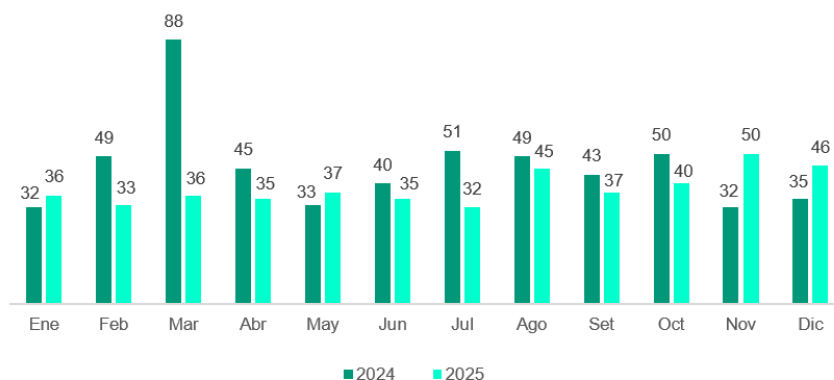
32. Durante el año 2025 se atendieron 462 naves en el TPY-NR, reflejando una disminución del 15,5 % respecto al año 2024, cuando se atendieron 547 naves. En particular, durante el mes de noviembre se atendió la mayor cantidad de naves (50), siendo julio y febrero los meses de menor atención de naves (32 y 33 naves, respectivamente). En 2024, marzo⁸ fue el mes con el mayor número de naves atendidas, registrando 88 atenciones; en contraste, enero y noviembre presentaron el menor movimiento, con 32 naves atendidas cada uno.

⁷ 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. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

⁸ Es preciso indicar que el principal producto que se movilizó durante marzo de 2024 fueron los "Big Bags" (o FIBC), los cuales son sacos industriales de polipropileno altamente resistentes, diseñados para almacenar y transportar materiales a granel.



Gráfico N° 2: Tráfico de naves, 2024-2025
(Número de naves)

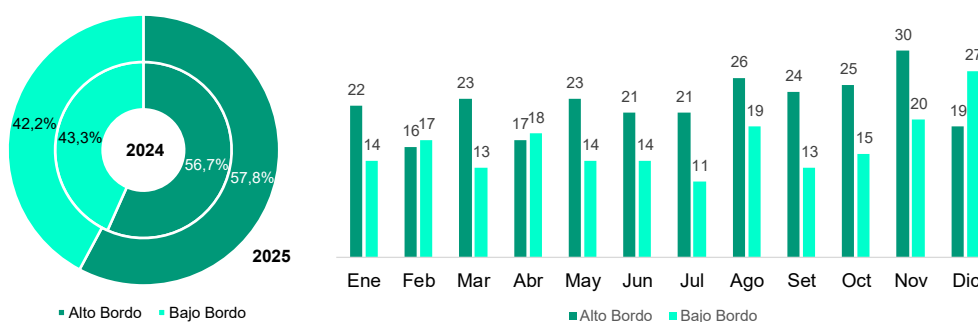


Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. En cuanto a la capacidad observada de las naves, empleando como unidad de medida su Arqueo Bruto⁹, en el año 2025 las naves que atracaron en el TPY-NR alcanzaron una capacidad promedio de 851 TM, reflejando una variación positiva del 15,0 % respecto a la registrado en el año 2024 (741TM).
34. Respecto a la clasificación de naves que arriban al puerto, se observa que las naves de alto bordo tienen la mayor concentración, representando el 57,8 % de las naves (267 naves). Por otra parte, las naves de bajo bordo representan el 42,2 % restante (195 naves). Es preciso indicar que la motonave fluvial es el principal tipo de nave que atracca en el terminal. Asimismo, respecto a su distribución mensual, se observa que la mayor cantidad de naves, tanto de alto bordo como de bajo bordo, arribaron al puerto durante el segundo semestre del 2025.

Gráfico N° 3: Clasificación de naves (alto bordo / bajo bordo), 2024-2025
(Número de naves)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicio estándar de carga contenedorizada

35. En lo referido al servicio estándar de carga de contenedores de 20 y 40 pies, durante el año 2025 se movilizaron 367 TEU, lo cual representó un aumento interanual del 35,4 %, respecto a lo registrado en 2024 (271 TEU), pero aún lejos de alcanzar los niveles de 2023

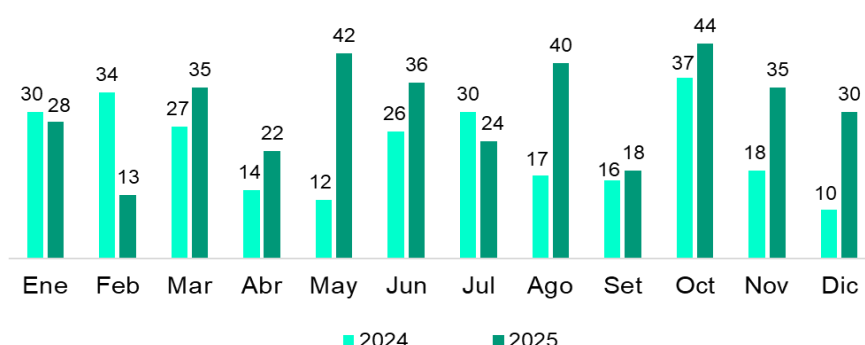
⁹ De acuerdo con el glosario de términos del sector de Transportes y comunicaciones del año 2009, el arqueo bruto de una nave se refiere al volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes.



(1158 TEU movilizados)¹⁰. Es preciso indicar que todas las operaciones con carga contenerizada movilizadas correspondieron al régimen de cabotaje.

36. Respecto a la participación de contenedores según su tamaño, en el año 2025 los de 40 pies representaron el 98,1 % del total de contenedores movilizados, siendo superior en 96 TEU respecto a la registrado en el año anterior. De otro lado, el 72,8 % de los TEU movilizados en dicho año fueron contenedores llenos, siendo superior en 116 TEU respecto a 2024.
37. Respecto a la frecuencia mensual, el mes de febrero registró el menor movimiento de carga contenerizada, con 13 TEU (asociado al movimiento de 7 contenedores), siendo octubre el mes en que se registró el mayor movimiento, alcanzándose los 44 TEU (asociado al movimiento de 22 contenedores).

Gráfico N° 4: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2024-2025
(En TEU)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

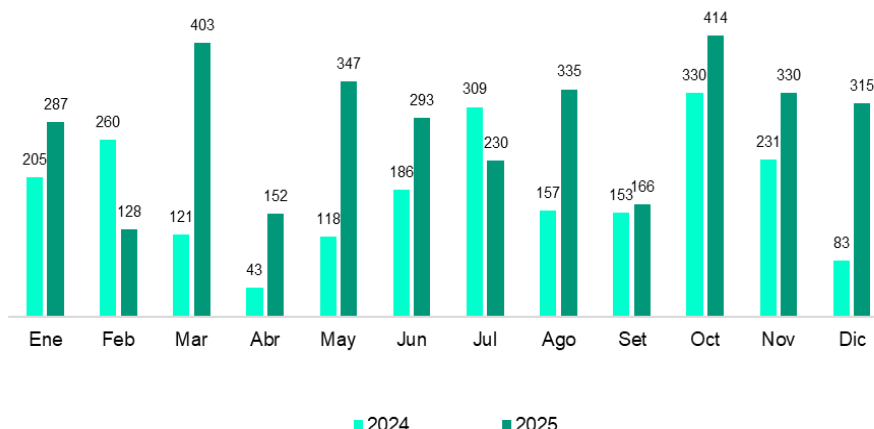
38. Respecto a la cantidad de carga movilizada, durante el 2025 se movilizaron 3399 toneladas, cifra 54,8 % superior a lo registrado en el 2024 (2196 toneladas). Asimismo, como se aprecia en el gráfico a continuación, bajo un análisis mensual la mayor cantidad de carga contenedorizada movilizada se registró en octubre (414 toneladas) y la menor en febrero¹¹ (128 toneladas).

¹⁰ El 31 de agosto de 2023 se inauguró el Mall Aventura Iquitos, el primer centro comercial en la Selva, lo que conllevó a que los movimientos de contenedores durante 2022 y 2023 en el Puerto tengan valores por encima del promedio. Para más información consultar: <https://www.peru-retail.com/mall-aventura-iquitos-asi-la-fue-la-inauguracion-del-moderno-centro-comercial/>

¹¹ En febrero, la región de Loreto (Perú) experimenta un clima caluroso y muy húmedo con alta probabilidad de lluvias de moderada a fuerte intensidad, especialmente en las tardes.



**Gráfico N° 5: Movimiento de carga contenedorizada, 2024-2025
(Toneladas)**

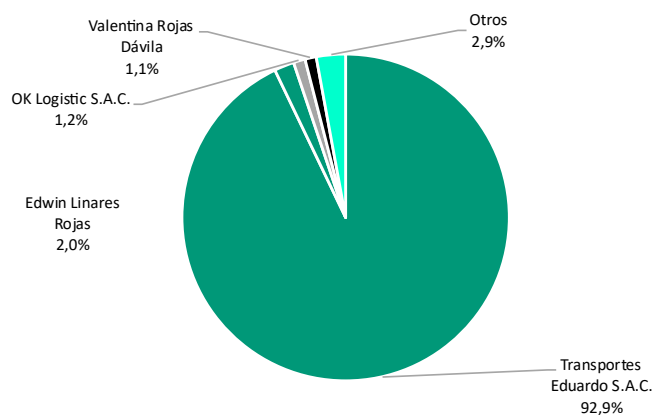


Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En cuanto a los principales clientes que movilizaron carga contenedorizada durante el año 2025, como puede observarse en el siguiente gráfico, el 92,9 % de la carga correspondió a Transportes Eduardo S.A.C., mientras que el 2,0 % correspondió a Edwin Linares Rojas; el 1,2 % a OK Logistic S.A.C., el 1,1 % a Valentina Rojas Dávila y el 2,9 % restante a otros clientes.

**Gráfico N° 6: Carga contenedorizada por cliente, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)**



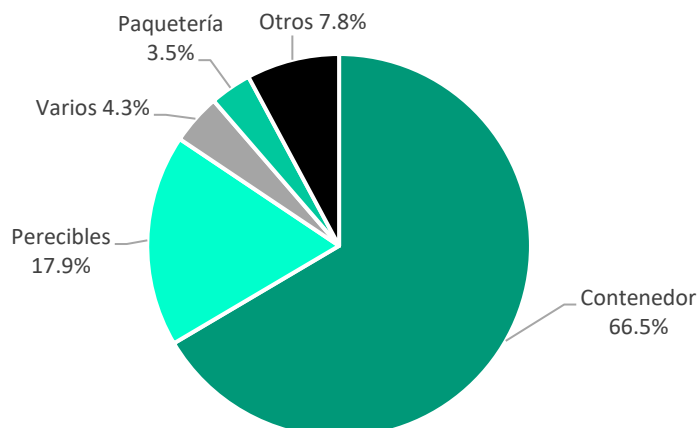
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Respecto a los principales productos de carga contenedorizada movilizados en 2025 se encuentran contenedores (66,5 %), perecibles (17,9 %), varios (4,3 %), paquetería (3,5 %) y otros con el 7,8 % restante.



Gráfico N° 7: Principales productos de carga contenedorizada, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



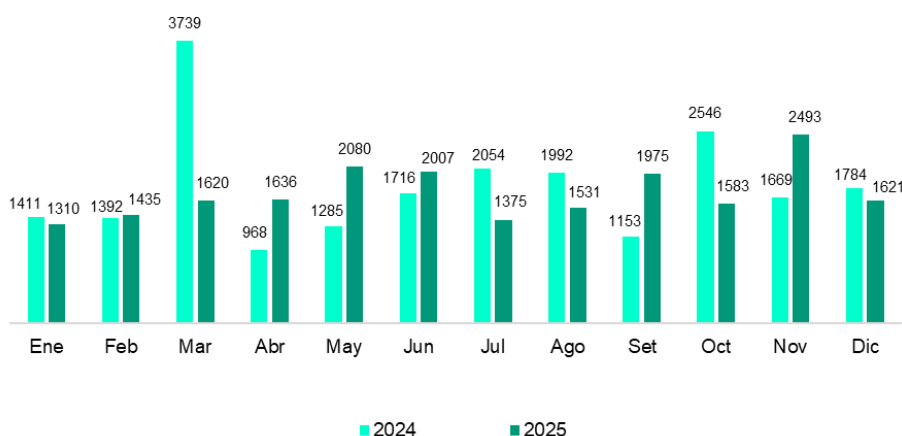
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Servicio estándar de carga fraccionada

41. Con relación a la carga fraccionada, en el año 2025 COPAM movilizó 20 666 toneladas bajo las operaciones de cabotaje, resultando en una disminución del 4,8 % respecto al año 2024, año en que se movilizaron 21 710 toneladas. Es preciso indicar que todas las operaciones con carga fraccionada movilizada correspondieron al régimen de cabotaje.
42. El siguiente gráfico registra la distribución mensual del movimiento de carga en los años 2024 y 2025, siendo noviembre y mayo los meses que presentaron los mayores movimientos de carga fraccionada en 2025, con 2493 y 2080 toneladas, respectivamente; mientras que en los meses de enero y julio se movilizó la menor cantidad de carga fraccionada, registrando 1310 y 1375 toneladas, respectivamente.

Gráfico N° 8: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2024-2025
(Toneladas)



Fuente: COPAM

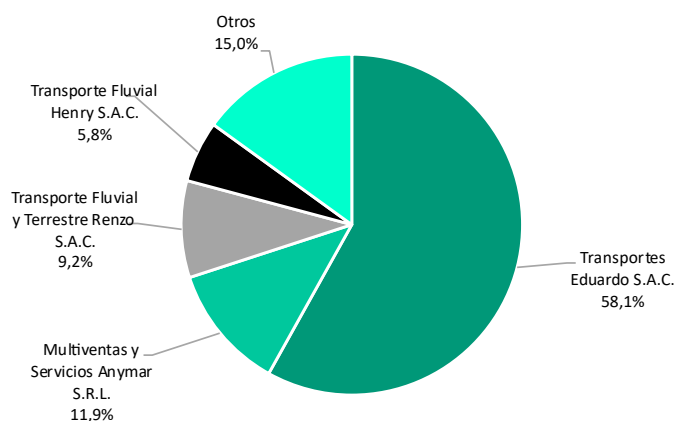
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a los principales clientes que movilizaron carga fraccionada durante el año 2025, como puede observarse en el siguiente gráfico, el 58,1 % de la carga correspondió a



Transportes Eduardo S.A.C., mientras que el 11,9 % de la carga correspondió a Multiventas y Servicios Anymar S.R.L; el 9,2 % correspondió a Transporte Fluvial y Terrestre Renzo S.A.C.; el 5,8 % a Transporte Fluvial Henry S.A.C. y el 15,0 % restante a otros clientes.

Gráfico N° 9: Carga fraccionada por cliente, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)

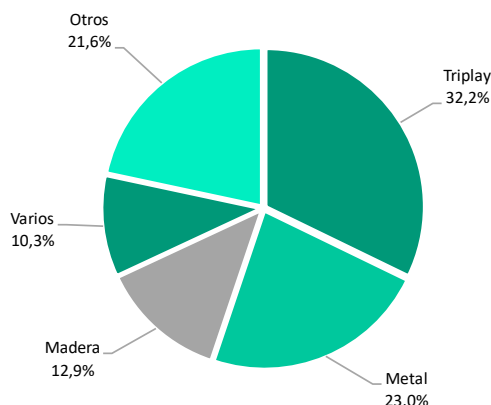


Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Respecto a los principales productos de carga fraccionada movilizadas en 2025 se encuentran el triplay (32,2 %), metal (23,0 %), madera (12,9 %), varios (10,3 %) y otros productos como porcelanato, ladrillos, residuos, mayólica, concreto, entre otros con el 21,6 % restante.

Gráfico N° 10: Principales productos carga fraccionada, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: COPAM

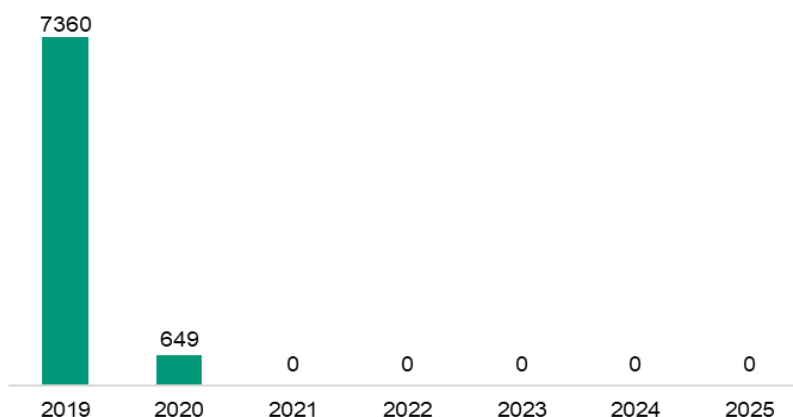
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga líquida a granel

45. Durante el año 2025 no se registró movimiento del servicio estándar de carga líquida a granel, lo cual confirma, como se observa en el Gráfico 11, la caída en el transporte de este tipo de carga movilizada en el TPY-NR observada desde el año 2019.



Gráfico N° 11: Movimiento de carga líquida a granel, 2019 – 2025
(Toneladas)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

46. 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).
47. 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.
48. 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 con la siguiente fórmula:

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

Donde

- t : Año calendario en el que regirá el ajuste.
- T_t : Tarifa vigente al inicio del año calendario t .
- T_{t-1} : Tarifa establecida al inicio del año calendario $t-1$
- IPC_{t-1} : Nivel de Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI disponible al momento de realizar el cálculo.
- IPC_{t-2} : Nivel de Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI con doce (12) meses de anticipación al IPC_{t-1} .
49. El cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres semanas previas a su entrada en vigencia.
 50. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas¹² de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión:

¹² Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.



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 Estándar¹³, las cuales fueron calculadas mediante la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*)¹⁴.

51. **Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (IPC):**

- *Nivel de IPC disponible al momento de realizar el cálculo:* A la fecha, el INEI ha publicado el IPC correspondiente al mes de noviembre de 2024, el cual ascendió a 114,051561¹⁵.
- *Nivel de IPC con doce meses de anticipación:* Considerando la información del nivel de IPC disponible al momento de realizar el cálculo por parte del Concesionario, corresponde utilizar el IPC a noviembre de 2023, el cual ascendió a 111,517885¹⁶.

En virtud de lo anterior, en aplicación de la fórmula de reajuste anual de tarifas establecida en la referida cláusula 9.7 del Contrato de Concesión, se tiene lo siguiente:

$$T_{2025} = T_{2024} * \frac{114,051561}{111,517885}$$

Así, se observa que las tarifas de los Servicios Estándar y de los Servicios Especiales regulados para el año 2025 resultan de aplicar la fórmula de reajuste anual de tarifas antes indicada, tal y como se observa en el siguiente cuadro.

52. En el Cuadro N°1 se muestran las tarifas vigentes de los Servicios Estándar durante el año 2025 en el TPY-NR. Como se observa, la tarifa por el *Servicio Estándar a la Nave* registró un incremento interanual del 2,15 %, mientras que, en los *Servicios Estándar a la Carga*, se observan variaciones entre 2,26 % y 2,29 %, con la mayor variación en los Servicios de *Embarque o Descarga de Carga Fraccionada y Embarque o Descarga de Granel Líquido*. En cuanto al Servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 2,29 % en el 2025 respecto al año 2024.

¹³ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016.

¹⁴ 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.

¹⁵ La información se encuentra disponible en la página web del INEI en el siguiente enlace: https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/01_indice-precios_al_consumidor-lm_nov24.xlsx (último acceso: 12 de abril de 2026)

¹⁶ Ídem



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

Concepto	Unidad de cobro	2024	2025	Var % 2025/2024
1. Servicio Estándar a la Nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,93	0,95	2,15%
2. Servicios Estándar a la Carga				
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	308,59	315,60	2,27%
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	414,35	423,76	2,27%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	119,21	121,92	2,27%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	142,94	146,19	2,27%
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	21,39	21,88	2,29%
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	96,48	98,67	2,27%
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	21,28	21,76	2,26%
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	11,80	12,07	2,29%
3. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	13,51	13,82	2,29%

Tarifas vigentes a partir del 1 de enero del 2024 y 2025 respectivamente.

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Por otro lado, cabe indicar que en el 2016 se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de Servicios Especiales¹⁷. 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.
54. 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 2025 son presentados en el Cuadro N° 2.¹⁸

¹⁷ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN.

¹⁸ 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), 2025

Concepto	Unidad de cobro	2024	2025	Var % 2025/2024
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,59	3,67	2,23%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,59	3,67	2,23%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,59	3,67	2,23%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,59	3,67	2,23%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,59	3,67	2,23%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	4,21	4,31	2,38%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)				
Del día 1 al 8	Tonelada/día	4,14	4,23	2,17%
Día 9 al 15	Tonelada/día	4,14	4,23	2,17%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	4,21	4,31	2,38%
Almacenamiento Carga rodante				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	14,63	14,96	2,26%
Día 9 al 15	Tonelada/día	18,09	18,50	2,27%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	27,86	28,49	2,26%
Almacenamiento Carga peligrosa				
Recargo de carga peligrosa para contenedores ^{1/}	TEU/día	31%	31%	0,00%
Recargo 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/}	Contenedor	499,93	511,29	2,27%
Consolidación/desconsolidación				
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	615,63	629,62	2,27%
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	868,10	887,82	2,27%
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	860,75	880,31	2,27%
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	1084,42	1109,60	2,32%
Pesaje adicional				
Contenedores	Contenedor	45,83	46,87	2,27%
Carga fraccionada/suelta	Camión	87,40	89,39	2,28%
Colocación/remoción de etiquetas, precintos				
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	40,76	41,69	2,28%
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	40,76	41,69	2,28%
Suministro de energía				
Suministro de energía a contenedores <i>reefer</i>	Contenedor/hora	7,96	8,14	2,26%

^{1/} El recargo aplica sobre el precio del Servicio Especial de Almacenamiento de contenedores llenos.

^{2/} El recargo aplica sobre la tarifa de Servicio de Almacenamiento de carga fraccionada, según tipo de almacén.

^{3/} El recargo aplica sobre el precio del Servicio Especial de Almacenamiento de contenedores llenos o de la tarifa del Servicio Especial de almacenamiento de carga fraccionada, dependiendo del tipo de carga.

^{4/} Incluye la tarifa del Servicio Estándar.

Fuente: Tarifario TPY-NR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. Como se desprende del Cuadro N° 2, durante el año 2025 las tarifas de los Servicios Especiales del Primer Grupo se incrementaron en casi todos los servicios brindados respecto al año 2024. Los incrementos tarifarios más importantes frente al 2024 se situaron en los Servicios de *Almacenamiento Carga Fraccionada (Almacén refrigerado) – Día 16 en adelante* y para los Servicios de *Consolidación/desconsolidación de contenedor de 40 pies con carga suelta*, con variaciones del 2,38 % y 2,32 %, respectivamente.



56. De otro lado, en el año 2018 se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de Servicios Especiales¹⁹. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:

- (i) Embarque y desembarque de carga mixta,
- (ii) Estadía en zona de espera,
- (iii) Alquiler de espacios en zonas administrativas,
- (iv) Provisión de equipamiento,
- (v) Suministro de agua,
- (vi) Suministro de energía eléctrica,
- (vii) Suministro de combustible,
- (viii) Ensacado/enfundado o empaquetado,
- (ix) Provisión de equipo de trimado,
- (x) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, y
- (xi) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.

57. 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.

58. 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.

59. 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-NR²⁰:

- 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.

¹⁹ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN.

²⁰ 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.



60. 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 2025, 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	2024	2025	Var % 2025/2024
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario				
Grúa de Celosía	Hora	220,32	225,33	2,27%
Grúa Telescópica	Hora	201,31	205,88	2,27%
Reach stacker	Hora	198,51	203,02	2,27%
Montacarga (a la nave)	Hora	215,3	220,19	2,27%
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	117,37	120,04	2,27%
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer				
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	907,3	927,91	2,27%
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	1073,69	1098,08	2,27%
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies				
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	699,19	715,08	2,27%

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Como se observa en el Cuadro N° 3, las tarifas de este segundo grupo presentaron un incremento anual del 2,27 %.
62. El 06 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0002-2025-PD-OSITRAN, se determinó que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en el RETA, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó la fijación tarifaria de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, estableciendo las tarifas aplicables, las unidades de cobro correspondientes y las condiciones para su entrada en vigencia, en el marco de las competencias regulatorias del organismo y conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión.



**Cuadro N° 4: Tarifario de Servicios Especiales regulados
(En Soles, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	2025
Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Secos ^{1/}		
Trámites operativos y administrativos	Contenedor	211,93
Almacenamiento a partir del día 4	TEU/día	1,88
Depósito Temporal Fluvial – Contenedores Reefer ^{2/}		
Trámites operativos y administrativos	Contenedor	211,93
Almacenamiento a partir del día 4	TEU/día	1,88
Suministro de energía	Contenedor/hora	5,28
Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada ^{3/}		
Trámites operativos y administrativos	Tonelada	10,60
Almacenamiento a partir del día 4	Tonelada/día	0,14

^{1/} Para la consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* con carga paletizada se aplicará la tarifa del Servicio Especial Consolidación/desconsolidación.

^{2/} Vigentes a partir del 23 de octubre de 2025.

^{3/} IDEM.

Fuente: Resolución N° 002-2025-PD-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

63. 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.
64. Para lo cual, el Regulador podrá verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria²¹.
65. Según lo acordado por el Consejo Directivo mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2021-CD-OSITRAN, de fecha 09 de junio de 2021, el Consejo Directivo del OSITRAN resolvió desestimar la solicitud de desregulación tarifaria presentada por la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. respecto del *Servicio de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierto*, brindado en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Dicha decisión se sustentó en el análisis efectuado por el Regulador, mediante el cual se concluyó que no se verificaban condiciones de competencia suficientes en el mercado relevante que justificaran el tránsito de un régimen tarifario regulado a uno desregulado, correspondiendo, en consecuencia, mantener la aplicación del régimen de regulación tarifaria a dicho servicio.
66. Posteriormente bajo 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,

²¹ Cabe señalar que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece el Concesionario antes de iniciar la prestación cualquier Servicio Especial, deberá sustentar ante el Regulador su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el Regulador, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una tarifa; o, en su defecto, el Concesionario puede cobrar un precio. Al respecto, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, señaló que esta cláusula debe entenderse de que el Ositrán, y no el INDECOPI, es el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia para estos casos.



correspondiendo dejar de aplicar el régimen de regulación tarifaria a dicho servicio. Los precios de Servicios Especiales no regulados registrados al 2025 se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5: Precios de Servicios Especiales no regulados, 2025 (En Soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2024	2025	Var % 2025/2024
Almacenamiento Contenedores llenos				
Del día 4 al 10	TEU/día	10,33	10,33	0,00%
Día 11 al 15	TEU/día	11,11	11,11	0,00%
Día 16 en adelante	TEU/día	13,59	13,59	0,00%
Almacenamiento Contenedores vacíos				
Del día 4 al 8	TEU/día	7,13	7,13	0,00%
Día 9 al 15	TEU/día	7,76	7,76	0,00%
Día 16 en adelante	TEU/día	10,15	10,15	0,00%

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

V.1. Inversiones

67. 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 10 m de longitud.
- Almacén techado de 6092 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.

68. 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).

69. 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.
70. 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 30,6 millones (sin IGV), monto 20,0 % mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión²².
71. Al cierre del 2025, 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 2025 las inversiones se mantienen en un 66,1 % de las inversiones comprometidas²³.
72. 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

73. 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 26917²⁴ y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.
74. Como se observa en el Gráfico N° 12, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 125 323 durante el año 2025, significando una disminución de 15,7 % respecto a lo registrado el año 2024, cuando dicho monto ascendió a S/ 148 584.

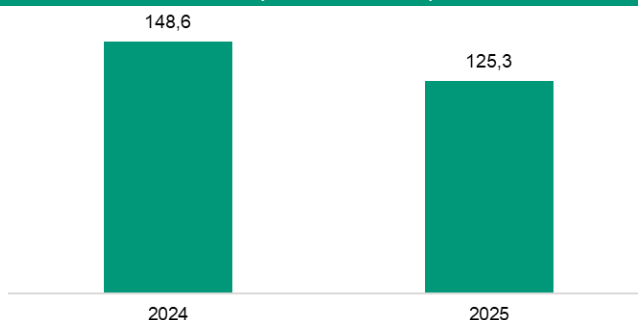
²² Se ajustó el monto de compromiso de inversión a razón de la modificación presupuestal de la Fase I.

²³ 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.

²⁴ 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.



**Gráfico N° 12: Aportes por regulación, 2024 – 2025
(Miles de soles)**



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3. Cofinanciamiento

75. 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)

76. 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.
77. 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 Concesión²⁵.
78. 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)

79. 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

²⁵ Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM



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.

80. Para la determinación del PAMO anual a ser pagado por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá al PAMO ofertado aquellos ajustes por inflación consignados en el numeral 3 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión. Así, para la determinación del pago del PAMO del primer año de Explotación de la Concesión, el Concedente efectuará un ajuste respecto al PAMO ofertado según la siguiente fórmula:

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

Donde:

PAMO _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.

81. 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.
82. Al respecto, el MTC ha venido ajustando el PAMO de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, como se detalla a continuación:
- En el año 2020, cuarto año de explotación de la Concesión, el valor del PAMO Ajustado ascendió a USD 2,71 millones (sin IGV), con una cuota trimestral de USD 678 448.²⁶
 - En 2021, quinto año de explotación, el PAMO ajustado resultó en USD 2,50 millones, con una cuota trimestral, de 625 895, lo que represento una disminución del 7,7 %.²⁷
 - En 2022, sexto año de explotación, el PAMO ajustado se incrementó a USD 3,05 millones, con cuotas trimestrales de USD 763 553, registrando un aumento del 22,0 %.²⁸
 - En 2023, séptimo año de explotación, el PAMO ajustado fue de USD 3,0 millones, con cuotas trimestrales de USD 739 766, lo que significó una caída del 3,1 %.²⁹

²⁶ Mediante Oficio N° 5217-2020-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2022).

²⁷ Mediante Oficio N° 6448-2021-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2023).

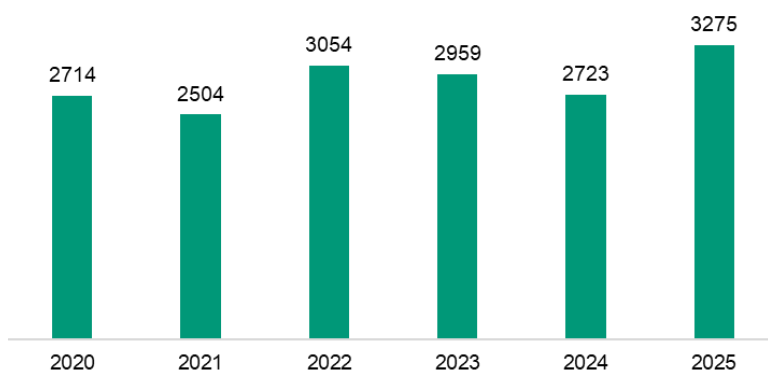
²⁸ Mediante Oficio N° 6025-2022-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2024).

²⁹ Mediante Oficio N° 4237-2023-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2024).



- Finalmente, en 2024, octavo año de explotación, el PAMO se redujo a USD 2,72 millones, con cuotas trimestrales de USD 680 872, reflejando una disminución del 7,96 %.³⁰
- Finalmente, en 2025, noveno año de explotación, el PAMO aumento a USD 3,27 millones, con cuotas trimestrales de USD 818 711, significando un incremento del 20,24 %.³¹

**Gráfico N° 13: Valor del PAMO, 2020-2025
(Millones de dólares)**



Fuente: EEFF 2025 de COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad

83. 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 Contrato³², 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

84. 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 continuación³³.
85. Como se describe en el siguiente cuadro, los resultados registrados durante el 2025 muestran que el tiempo de entrega o recepción de la mercancía, en cada operación, no

³⁰ Mediante Oficio N° 0060-2025-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2024).

³¹ Mediante Oficio N° 2370-2025-MTC/19 del Concedente (Fuente: EEFF COPAM 2025).

³² 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.

³³ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



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.

Cuadro N° 6: Tiempo de recepción y entrega de mercancías, 2025

	Trim. 15Dic 24 / 14Mar 25	Trim. 15Mar 25 / 14Jun 25	Trim. 15Jun 25 / 14Set 25	Trim. 15Set 25 / 14Dic 25
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos				
(En minutos)				
Tiempo de recepción de mercancía	00:08:10	00:08:54	00:08:26	00:09:25
Tiempo de entrega de mercancía	00:13:12	00:12:02	00:11:49	00:13:54
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

86. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2025³⁴, tanto para carga general como para contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores al mínimo establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 7: Niveles de rendimiento para carga general y contenedorizada, 2025

	Trim. 15Dic 24 / 14Mar 25	Trim. 15Mar 25 / 14Jun 25	Trim. 15Jun 25 / 14Set 25	Trim. 15Set 25 / 14Dic 25
Requerimiento trimestral de embarque y descarga para barcasas y chatas				
Carga general: Mínimo 80 Toneladas / Hora	Sin Movimiento	145,96	131,48	Sin Movimiento
Contenedores: Mínimo 12 Contenedores / Hora	Sin Movimiento	Sin Movimiento	Sin Movimiento	80
Requerimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas				
Carga general: Mínimo 20 Toneladas / Hora	72,40	72,75	77,40	74,84

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. En particular, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de carga general para barcasas y chatas, se encontró entre las 131,48 toneladas/hora (para el III trimestre) y 145,96 toneladas/hora (para el II 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 72,40 toneladas/hora (para el I trimestre) y las 77,40 toneladas/hora (para el III trimestre), por lo que los valores superaron el mínimo de 20 toneladas/hora exigidos durante el año 2025.

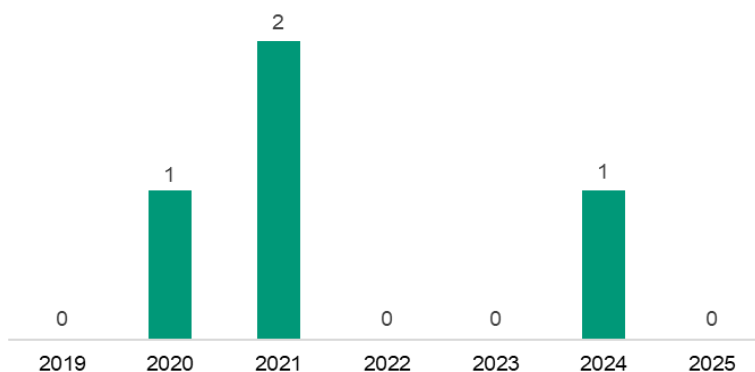
VI.2. Accidentes

88. En el transcurso del año 2025, no se registraron accidentes en el TPY-NR, luego de haberse registrado uno el año previo.

³⁴ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



Gráfico N° 14: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2025



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

89. Al igual que en el año previo, durante el 2025 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

90. El estado de resultados presenta un resumen de las operaciones de la concesión en términos de ingresos, costos y gastos, con el objetivo de determinar el resultado del ejercicio. El Cuadro N° 8 muestra el estado de resultados correspondiente a los años 2020 a 2025, según lo consignado en los Estados Financieros Auditados del Concesionario al año 2025.

**Cuadro N° 8: Estado de resultados integrales, 2020-2025
(en soles)**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	9 528 538	10 563 298	9 719 985	11 416 644	11 079 874	11 697 511
Ingresos por servicios especiales	92 869	62 512	55 756	123 115	254 025	62 522
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(3 729 985)	(10 227 494)	(4 618 979)	(5 083 910)	(5 605 392)	(5 799 262)
Utilidad bruta	5 891 422	398 316	5 156 762	6 455 849	5 728 507	5 960 771
Gastos administrativos	(3 269 835)	(4 037 190)	(3 305 316)	(3 300 187)	(3 691 464)	(3 892 203)
Diversos, neto	8 040 121	90 707	46 392	1 323 303	219 227	3 112 808
Utilidad operativa	10 661 708	(3 548 167)	1 897 838	4 478 965	2 256 270	5 181 376
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales	3 463 003	1 937 720	-	-	-	-
Ingresos (gastos) financieros, neto	(2 851 266)	(2 708 448)	53 955	422 482	578 155	434 975
Diferencia de cambio, neta	70 888	1 561 544	(490 048)	(383 196)	163 246	(2 247 584)
Utilidad antes de impuesto a la renta	11 344 333	(2 757 351)	1 461 745	4 518 251	2 997 671	3 368 767
Impuesto a la renta	(1 709 229)	(431 950)	(467 587)	(978 559)	(942 605)	(1 017 842)
Otros resultados integrales	-	-	-	-	61 243	-
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	9 635 104	(3 189 301)	994 158	3 539 692	2 116 309	2 350 925

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

91. En el año 2025, los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 11,7 millones, lo que significó un incremento del 5,6 % en comparación con el ejercicio anterior. Por su parte, los ingresos por Servicios Especiales registraron una disminución significativa del 75,4 %, situándose en S/ 62 522. En paralelo, los costos asociados a los Servicios de Operación y Mantenimiento se incrementaron en 3,5 %, totalizando S/ 5,8



millones. A pesar de este ligero aumento en los costos, la utilidad bruta se elevó a S/ 5,96 millones, lo que representó un crecimiento del 4,1 % respecto al año 2024. En consecuencia, la utilidad bruta como proporción de los ingresos por operación y mantenimiento se mantuvo en niveles similares, pasando de 51,7 % en 2024 a 51,0 % en 2025, reflejando una estabilización en la eficiencia operativa de la concesionaria.

92. Por otro lado, los gastos administrativos ascendieron a S/ 3,9 millones en 2025, lo que representó el 33,3 % de los ingresos por Servicios de Operación y Mantenimiento, manteniendo la misma proporción registrada en el año anterior. El incremento de la utilidad bruta en 2025, que fue de S/ 232 264, junto con un sustancial aumento en otros ingresos, dio como resultado una utilidad operativa de S/ 5,2 millones, lo que representa un crecimiento de S/ 2,9 millones (+129,6 %) en comparación con el ejercicio 2024. La fuerte expansión en otros ingresos, que pasaron de S/ 219 227 en 2024 a S/ 3,1 millones en 2025, se explica por una mayor generación de ingresos diversos netos. Este fortalecimiento de la utilidad operativa permitió absorber el incremento de los gastos de gestión y servicios prestados por terceros durante el periodo.
93. Por otro lado, la cuenta de ingresos (gastos) financieros, netos, ascendió a S/ 434 975 en el ejercicio 2025, lo que representó el 3,7 % de los ingresos por Servicios de Operación y Mantenimiento. Este monto significó una disminución de S/ 143 180 respecto al registrado en 2024. Finalmente, la utilidad neta alcanzó los S/ 2,35 millones, lo que implicó un incremento del 11,1 % en comparación con el ejercicio anterior.
94. En cuanto a los costos de los Servicios de Operación y Mantenimiento de la concesión durante el año 2025, estos se incrementaron en 3,5 % (equivalente a S/ 193 870) en comparación con el ejercicio 2024, pasando de S/ 5,6 millones a S/ 5,8 millones.

**Cuadro N° 9: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2020 – 2025
(en soles)**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal	255 864	210 218	404 024	418 858	301 061	226 688
Servicios prestados por terceros	2 551 669	3 055 465	3 098 064	3 490 565	4 062 178	4 077 313
Tributo	1 747	1 213	-	1 747	975	-
Otros gastos de gestión	862 775	6 911 078	1 061 466	1 122 797	1 186 197	1 432 032
Provisiones	57 930	49 520	55 426	49 943	54 981	63 229
Total	3 729 985	10 227 494	4 618 980	5 083 910	5 605 392	5 799 262

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

95. A nivel desagregado, los costos por servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 4,1 millones en 2025, lo que representa un incremento del 0,4 % respecto al ejercicio anterior. Estos costos constituyeron el 70,3 % del total de costos de operación y mantenimiento en dicho año. En comparación, en 2024 los costos por servicios de terceros fueron de S/ 4,06 millones, representando el 72,5 % del total de costos operativos.
96. En cuanto a los otros gastos de gestión, durante el ejercicio 2025 estos ascendieron a S/ 1,4 millones, ubicándose como el segundo componente con mayor participación dentro de los costos de operación y mantenimiento, con un 24,7 % del total. En comparación con el ejercicio 2024, estos gastos se incrementaron en S/ 245 835, lo que representa una tasa de crecimiento del 20,7 %.
97. Durante el ejercicio 2025, los gastos de personal y las provisiones, considerados en conjunto, ascendieron a S/ 289 917, representando el 5,0 % del total de costos de operación. En el ejercicio 2024, estos gastos alcanzaron los S/ 356 042, con una participación del 6,4 % sobre los costos operativos totales. Esto refleja una tendencia de disminución continua tanto en el monto absoluto como en su participación relativa en la estructura de costos por segundo año consecutivo.
98. En 2025, los gastos administrativos ascendieron a S/ 3,9 millones, lo que representa un incremento de S/ 200 739 (equivalente al 5,4 %) en comparación con el ejercicio 2024. En



el siguiente cuadro se detallan las partidas que componen los gastos administrativos durante el periodo 2020–2025:

Cuadro N° 10: Gastos administrativos, 2020 – 2025
(en soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cargas de personal	1 521 016	1 858 425	1 814 112	1 813 923	1 883 092	1 845 835
Servicios prestados por terceros	738 861	1 243 298	985 680	948 623	1 245 253	1 448 541
Tributos	415 446	545 514	111 241	127 865	152 868	149 147
Otros gastos de gestión	462 684	254 897	192 345	207 186	208 360	264 147
Provisiones	131 828	135 056	201 938	202 590	201 891	184 533
Total	3 269 835	4 037 190	3 305 316	3 300 187	3 691 464	3 892 203

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

99. Dentro de los gastos administrativos, la principal partida corresponde a las cargas de personal, que en 2025 ascendieron a S/ 1,8 millones, representando el 47,4 % del total de gastos administrativos. Esta partida registró una disminución de S/ 37 257 respecto al año anterior, lo que equivale a una reducción del 2,0 %. Cabe precisar que este descenso revierte la tendencia de crecimiento observada en el ejercicio 2024.
100. La segunda partida con mayor participación dentro de los gastos administrativos corresponde a los servicios prestados por terceros. En el ejercicio 2025, esta alcanzó los S/ 1,4 millones, lo que representa el 37,2 % del total de dichos gastos. Asimismo, registró un incremento de S/ 203 288 (equivalente al 16,3 %) en comparación con lo reportado en el ejercicio 2024.
101. Finalmente, durante el ejercicio 2025, los tributos, otros gastos de gestión y provisiones sumaron S/ 597 827, lo que representa el 15,4 % del total de gastos administrativos. Esto implicó un ligero aumento de S/ 34 708 respecto al ejercicio 2024, período en el que estos conceptos representaron el 15,3 % del total de gastos administrativos.
102. En conclusión, tras analizar la información presentada, se confirma que durante el año 2025 la empresa registró una utilidad neta de S/ 2,35 millones, cifra superior a la del ejercicio anterior, en el que se alcanzaron S/ 2,12 millones. Esta mejora se debe principalmente al incremento en la utilidad operativa, la cual fue impulsada por la recuperación sustancial en el rubro de otros ingresos (diversos, neto) que ascendieron a S/ 3,1 millones. Este resultado permitió compensar el impacto negativo derivado de la diferencia de cambio registrada en el periodo.

VII.2. Estado de Situación Financiera

103. El Estado de Situación Financiera ofrece una visión integral de la posición económica y financiera de la concesión, mediante el análisis de sus activos, pasivos y patrimonio. A continuación, se presenta un cuadro con los estados de situación financiera al 31 de diciembre para los ejercicios 2020 al 2025:

**Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera (en soles), 2020 – 2025**

Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo	4 184 681	8 216 134	9 667 732	13 694 656	16 456 101	16 128 682
Fondos sujetos a restricción	684 174	671 125	566 123	505 019	241 268	487 507
Cuentas por cobrar comerciales	33 072 429	3 094 560	2 797 330	3 207 232	3 130 517	3 116 857
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	30 525	78 354	44 719	31 259	31 706	28 348
Otras cuentas por cobrar	9 880 623	1 524 883	1 065 560	117 605	136 414	2 342 656
Gastos pagados por anticipado	409 052	503 113	536 865	456 346	465 845	410 686
Total Activo Corriente	48 261 484	14 088 169	14 678 329	18 012 117	20 461 851	22 514 736
Otras cuentas por cobrar	83 452	-	-	-	-	-
Activo diferido por impuesto a las ganancias	48 886	37 588	26 063	25 128	-	-
Activos por derecho de uso	264 734	132 367	398 682	199 341	547 225	364 816
Instalaciones, unidades de transporte y equipo, neto	143 944	138 572	180 749	220 149	280 254	278 364
Intangibles neto	-	-	-	-	-	-
Total Activo no Corriente	541 016	308 527	605 494	444 618	827 479	643 180
TOTAL ACTIVO	48 802 500	14 396 696	15 283 823	18 456 735	21 289 330	23 157 916
Cuentas por pagar comerciales	360 846	559 301	473 054	588 458	845 585	556 512
Cuentas por pagar a partes relacionadas	31 303 056	524 195	659 286	460 060	442 088	522 402
Otras cuentas por pagar	1 204 405	719 444	563 569	280 611	357 741	299 954
Impuesto a la renta diferido	-	-	-	-	18 906	6 027
Total Pasivo Corriente	32 868 307	1 802 940	1 695 909	1 329 129	1 664 320	1 384 895
Pasivos por arrendamientos	-	-	-	-	-	-
Cuentas por pagar a partes relacionadas	151 136	-	-	-	377 871	174 958
Total Pasivo no Corriente	151 136	-	-	-	377 871	174 958
TOTAL PASIVO	33 019 443	1 802 940	1 695 909	1 329 129	2 042 191	1 559 853
Capital	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000
Reserva legal	378 306	378 306	378 306	378 306	378 306	378 306
Excedente de Revaluación	-	-	-	-	61 243	48 350
Resultados acumulados	3 404 751	215 450	1 209 608	4 749 300	6 807 590	9 171 407
TOTAL PATRIMONIO	15 783 057	12 593 756	13 587 914	17 127 606	19 247 139	21 598 063
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	48 802 500	14 396 696	15 283 823	18 456 735	21 289 330	23 157 916

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

104. Al analizar la evolución de las cuentas, se observa que durante el ejercicio 2025 el activo total aumentó en S/ 1,9 millones (+8,8 %) respecto al ejercicio anterior, pasando de S/ 21,3 millones a S/ 23,2 millones. Este crecimiento se explica principalmente por el incremento de S/ 2,1 millones en el activo corriente, impulsado, en particular, por la cuenta otras cuentas por cobrar, que pasó de S/ 136 414 a S/ 2,3 millones. Cabe señalar que las cuentas de efectivo y cuentas por cobrar comerciales continúan siendo las más representativas dentro del activo corriente, con una participación del 71,6 % y 13,8 %, respectivamente. Si bien el efectivo registró una leve disminución de S/ 16,5 millones a S/ 16,1 millones (-2,0 %), esta fue compensada por el aumento en otras partidas: fondos sujetos a restricción (+102,1 %) y el mencionado incremento en otras cuentas por cobrar. Por su parte, la cuenta por cobrar comercial se mantuvo estable con una variación marginal de -0,4 %, por lo que su impacto en el resultado agregado fue limitado. En conjunto, el activo corriente creció en 10,0 % al cierre del ejercicio.
105. Durante el ejercicio 2025, el pasivo total registró una disminución de S/ 482 338 (-23,6 %) respecto al ejercicio anterior. Esta mejora en la posición deudora se explica por la reducción tanto del pasivo corriente como del no corriente. El pasivo corriente disminuyó un 16,8 %, destacando la caída en las cuentas por pagar comerciales (-34,2 %) y el impuesto a la renta diferido (-68,1 %). Asimismo, el pasivo no corriente, representado por cuentas por pagar a partes relacionadas de largo plazo, se redujo significativamente en un 53,7 %, pasando de S/ 377 871 a S/ 174 958.
106. En el ejercicio 2025, el patrimonio ascendió a S/ 21,6 millones, lo que representa un incremento de S/ 2,4 millones (+12,2 %) respecto al ejercicio 2024. Este crecimiento se explica principalmente por el continuo aumento en los resultados acumulados, los cuales pasaron de S/ 4,7 millones en 2023 a S/ 6,8 millones en 2024 (+43,3 %) y mantuvieron su tendencia alcista en 2025, alcanzando los S/ 9,2 millones (+34,7 %). A diferencia del año anterior, la participación relativa del patrimonio en el activo total se incrementó, pasando



de 90,4 % en 2024 a 93,3 % en 2025. Este cambio refleja una reducción en el apalancamiento financiero de la empresa, lo cual implica una mejora en su nivel de solvencia y una mayor solidez en su estructura de capital.

107. En conclusión, durante el ejercicio 2025 la empresa robusteció su estructura financiera, logrando que el patrimonio represente el 93,3 % del total de activos, frente al 90,4 % registrado en 2024. Esta evolución marca una mejora significativa en el nivel de solvencia, explicada por la reducción del pasivo total en S/ 482 338 (-23,6 %) y el continuo crecimiento de los resultados acumulados. De este modo, la empresa consolida una posición de mínima dependencia del financiamiento externo, manteniendo una estructura de capital altamente capitalizada y compuesta predominantemente por recursos propios.

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

108. Durante el periodo 2020–2025, se observa una mejora sostenida en los indicadores de liquidez de la empresa. A partir de 2021, los tres principales ratios— ratio de liquidez clásica³⁵, ratio de prueba ácida³⁶ y el ratio de liquidez absoluta³⁷— superan ampliamente el umbral de 1,00, lo que refleja una posición financiera sólida para cubrir las obligaciones de corto plazo con activos líquidos. Esta tendencia no solo ratifica la gestión eficiente del capital de trabajo, sino que subraya una posición de excedente de caja y equivalentes que otorga una amplia holgura financiera ante pasivos corrientes. El ratio de liquidez clásica alcanzó 16,26 en 2025, mientras que la prueba ácida se ubicó en 15,96, lo que evidencia una estructura de activo corriente con baja participación de inventarios. A su vez, el ratio de liquidez absoluta —que mide la capacidad inmediata de pago utilizando solo caja y bancos— se ubicó en 11,65, reflejando que los saldos de efectivo por sí solos superan con creces las deudas de corto plazo.

Cuadro N° 12: Ratios de liquidez, 2020 – 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez clásica	1,47	7,81	8,66	13,55	12,29	16,26
Prueba ácida	1,46	7,53	8,34	13,21	12,01	15,96
Liquidez absoluta	0,13	4,56	5,70	10,30	9,89	11,65

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

109. Los indicadores de liquidez no solo mantienen una posición financiera sólida, sino que en el ejercicio 2025 registraron un incremento sustancial respecto al año anterior. El ratio de liquidez corriente ascendió de 12,29 a 16,26, lo que implica que, por cada sol de pasivo corriente, la empresa dispone ahora de S/ 16,26 en activos corrientes, frente a los S/ 12,29 del ejercicio 2024. Del mismo modo, la prueba ácida pasó de 12,01 a 15,96 y la liquidez absoluta se incrementó de 9,89 a 11,65.

³⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

³⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

³⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

110. En el período 2020-2025, los principales ratios de endeudamiento —deuda-patrimonio³⁸, endeudamiento del activo³⁹, e índice de solvencia⁴⁰— muestran una evolución que permite observar cambios importantes en la estructura financiera de la empresa. En general, el nivel de apalancamiento se redujo significativamente desde 2021, lo que ha fortalecido su nivel de solvencia en los años posteriores. Por otro lado, el análisis del estado de situación financiera y el ratio de calidad de la deuda⁴¹ evidencian que, tras el descenso registrado en 2024 (81,5 %), en el ejercicio 2025 este indicador se situó en 88,8 %. Este incremento porcentual refleja que la estructura del pasivo vuelve a concentrarse mayoritariamente en el corto plazo; no obstante, cabe precisar que esta concentración se da sobre un pasivo total significativamente reducido, lo que mantiene una baja presión sobre la estructura financiera de la empresa.

Cuadro N° 13: Ratios de endeudamiento, 2020 – 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda - patrimonio	2,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Endeudamiento del activo	67,7%	12,5%	11,1%	7,2%	9,6%	6,7%
Calidad de la deuda	99,5%	100,0%	100,0%	100,0%	81,5%	88,8%
Índice de solvencia	1,5	8,0	9,0	13,9	10,4	14,8

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

111. Para el ejercicio 2025, el ratio deuda-patrimonio se mantiene en 0,1, cifra que ha permanecido invariable desde el año 2021. Lo anterior indica que, por cada sol de patrimonio, la empresa mantiene solo S/ 0,10 de deuda, reflejando una relación baja y estable entre los recursos ajenos y los propios.
112. En cuanto al endeudamiento del activo, se observa una mejora en 2025, al descender de 9,6 % en 2024 a 6,7 %. Esto significa que un menor porcentaje del activo total está siendo financiado con deuda, lo que señala una reducción en el uso de recursos de terceros para financiar los activos de la entidad, retomando la tendencia descendente observada en años previos.
113. El ratio de calidad de la deuda, que indica qué proporción del pasivo total corresponde a deuda de corto plazo, se ubicó en 88,8 % en 2025, frente al 81,5 % reportado en 2024. Si bien este incremento refleja una mayor concentración de los compromisos financieros en el corto plazo, los niveles de pasivo total han disminuido sustancialmente en términos absolutos, manteniendo la flexibilidad financiera de la empresa.
114. Finalmente, el índice de solvencia, que mide cuántos soles de activo total corresponden a cada sol de pasivo total, aumentó de 10,4 en 2024 a 14,8 en 2025. Este incremento ratifica un óptimo nivel de solvencia y una mayor capacidad de la empresa para cubrir la totalidad de sus obligaciones con sus activos, consolidando su autonomía financiera frente a terceros.

³⁸ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

³⁹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

⁴⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

⁴¹ Calculado como Pasivo corriente / Pasivo total



c) Análisis de los ratios de rentabilidad

115. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia con la que la empresa utiliza sus activos y recursos propios para generar utilidades. En particular el margen bruto se situó en 51,0 % en el 2025 frente al 51,7 % en el 2024, debido principalmente a un incremento en los costos de servicio de operación y mantenimiento, los cuales ascendieron a S/ 5 799 262. No obstante, el margen operativo⁴² mostró un incremento significativo al pasar de 20,4 % a 44,3 % en el 2025. Este desempeño se explica primordialmente por una sustancial optimización en los gastos administrativos y de gestión, permitiendo que una mayor proporción del ingreso se convierta en utilidad operativa, revirtiendo así la contracción experimentada en el ejercicio previo.

Cuadro N° 14: Ratios de rentabilidad, 2020 – 2025

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	61,8%	3,8%	53,1%	56,5%	51,7%	51,0%
Margen Operativo	111,9%	-33,6%	19,5%	39,2%	20,4%	44,3%
Margen Neto	101,1%	-30,2%	10,2%	31,0%	19,1%	20,1%
Margen EBITDA	113,9%	-31,8%	22,2%	41,4%	22,6%	46,4%
ROE	61,0%	-25,3%	7,3%	20,7%	11,0%	10,9%
ROA	19,7%	-22,2%	6,5%	19,2%	9,9%	10,2%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2025 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

116. El margen neto⁴³, que refleja la utilidad neta generada por cada sol de ingreso, mostró una recuperación pasando de 19,1 % en 2024 a 20,1 % en 2025. Esto significa que, en 2025, por cada S/ 100 de ingresos ordinarios, la empresa obtuvo solo S/ 20,1 de utilidad neta, frente a los S/ 19,1 del año anterior, lo que evidencia una mejora de la rentabilidad final del negocio.
117. En línea con lo anterior, el margen EBITDA⁴⁴ aumentó de 22,6 % en 2024 a 46,4 % en 2025. Este indicador estima el flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingreso, asociándose este aumento a la optimización de la estructura de costos antes de considerar depreciaciones, intereses e impuestos.
118. El ROE⁴⁵ que mide la rentabilidad del patrimonio, se redujo pasando de 11,0 % en 2024 a 10,9 % en 2025. Es decir, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 10,9 de utilidad neta, frente a los S/ 11,0 del año anterior. Esta continuidad refleja una eficiencia sostenida en la generación de utilidades sobre los recursos propios.
119. Finalmente, el ROA⁴⁶ que mide la eficiencia en el uso de los activos totales, se incrementó de 9,9 % en 2024 a 10,2 % en 2025. Esta mejora se debe al aumento de la utilidad neta en el ejercicio, lo que refleja una mayor capacidad de los activos para generar beneficios.

VIII. CONCLUSIONES

120. El informe de desempeño del año 2025 para la Concesión del TPY-NR, concluye lo siguiente:

⁴² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

⁴³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

⁴⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

⁴⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁴⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (i) En el año 2025 se atendieron 462 naves en el TPY-NR, reflejando una disminución del 15,5 % respecto al año 2024, cuando se atendieron 547 naves.
- (ii) En el año 2025 se registró un crecimiento interanual del 0,7 % en el tráfico de carga, siguiendo la tendencia de crecimiento del 2024. La cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY NR fue de 24 065 toneladas, distribuyéndose según tipo de mercancía en fraccionada (85,9 %) y contenerizada (14,1 %).
- (iii) Respecto a las tarifas vigentes de los Servicios Estándar, durante el año 2025 en el TPY-NR, las tarifas por el *Servicio Estándar a la Nave* registraron un incremento interanual de 2,15 %, mientras que, en los *Servicios Estándar a la Carga*, se observan variaciones entre 2,26 % y 2,29 %. En cuanto al Servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento interanual del 2,29 % en el 2025 respecto al año 2024. Es preciso indicar que el 6 de enero de 2025 se aprobó la fijación tarifaria de los Servicios Especiales “Depósito Temporal Fluvial – Contenedores” y “Depósito Temporal Fluvial – Carga Fraccionada” en el TPY-NR.
- (iv) Al cierre del ejercicio 2025, 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 2025 las inversiones se mantienen en un 66,1 % de las inversiones comprometidas. En cuanto a los pagos al Estado, el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 125 323 durante el año 2025, un 15,7 % por debajo que lo registrado el año 2024, cuando dicho monto ascendió a S/ 148 584.
- (v) En cuanto a la situación financiera, el activo total en el ejercicio 2025 ascendió a S/ 23,2 millones lo que representa un incremento de S/ 1,9 millones. Este crecimiento se explica principalmente por el aumento en otras cuentas por cobrar (+1617,3 %), fondos sujetos a restricción (+102,1 %). Dichas variaciones compensaron las disminuciones registradas en las cuentas de efectivo (-2,0 %), cuentas por cobrar a partes relacionadas (-10,6 %) y gastos pagados por anticipado (-11,8 %).
- (vi) En relación con los resultados financieros de la Concesión, durante el ejercicio 2025 los ingresos por servicios de operación y mantenimiento alcanzaron S/ 11,7 millones, lo que representa un incremento de 5,6 % respecto al año anterior. Este resultado contribuyó al aumento de la utilidad bruta, que se incrementó en 4,1 % y alcanzó S/ 5,96 millones. Por su parte, el rubro diversos, neto registró un crecimiento de 1319,9 %, favoreciendo el resultado del ejercicio. En consecuencia, al cierre de 2025 la empresa reportó una utilidad neta de S/ 2,35 millones, superior a la obtenida en 2024 (S/ 2,12 millones), lo que refleja una mejora en la rentabilidad neta del negocio.
- (vii) En el ejercicio 2025, el Concesionario presentó ratios de liquidez clásica (16,26), prueba ácida (15,96) y liquidez absoluta (11,65), todos significativamente superiores a la unidad, lo que indica una sólida capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con activos corrientes. Asimismo, estos valores muestran un fortalecimiento respecto al cierre de 2024, lo que ratifica un incremento en el margen de seguridad y consolida una posición financiera de corto plazo robusta para la empresa.
- (viii) Finalmente, en relación con la situación financiera del ejercicio 2025, se observa una notable mejora en el nivel de solvencia, reflejada en descenso del endeudamiento del activo (de 9,6 % a 6,7 %) y el aumento del índice de solvencia (de 10,4 a 14,8). Asimismo, se registró una recuperación en los indicadores de rentabilidad, explicada principalmente por un incremento sustancial en los ingresos diversos netos, que alcanzaron los S/ 3,1 millones, y por un crecimiento moderado de los costos operativos (+3,5 %). Este escenario permitió que la utilidad operativa se elevara a S/ 5,2 millones, lo que impulsó un incremento significativo en el margen operativo, el cual se situó en 44,3 % al cierre del ejercicio 2025. Como consecuencia, la utilidad neta del ejercicio ascendió a S/ 2,35 millones, consolidando un margen neto de 20,1 % al cierre de 2025.



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	El Concesionario entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente: ▪ 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	▪ 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	▪ 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: - 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	La inversión referencial proyectada sin IGV por fases es la siguiente: ▪ Inversión Fase I: USD 25,5 millones ▪ Inversión Fase I ajustada: USD 36,1 ▪ Inversión Fase II: USD 11,6 millones ▪ Inversión Total: USD 37,1 millones ▪ Inversión Total Proyectada: USD 54,6 millones	Anexo 9
12	Obras a ejecutar	▪ Obras mínimas: - <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	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.	Cláusula 6.39
14	Solución de controversias	▪ 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	▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - 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	▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: - 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	▪ Mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, en caso de 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	Cláusula 9.15 Cláusula 9.16 Cláusula 9.18



		costos relacionados a los Servicios Estándar. - El Concedente con opinión del Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: - Los resultados antes de impuestos, resultante del ejercicio. - El recalcule 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	- 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	- 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	- 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> - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para barcasas y chatas: - Carga general: 80 toneladas por hora. - Contenedores: 12 contenedores por hora. - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para motonaves y motochatas: - Carga general: 20 toneladas por hora. <u>Tiempo de recepción y entrega de mercancía:</u> - 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	- 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	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: ▪ Servicios a la Nave. ▪ Servicios a la Carga: - 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	El Concedente reconocerá el pago de los siguientes conceptos: • Pago por Obra (PPO) • Pago anual de mantenimiento y operación (PAMO) El procedimiento de pago de ambos conceptos se encuentra regulado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.	Cláusula 9.9



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas - Nueva Reforma 1/

Modalidad de concesión	Cofinanciada
Plazo de concesión	30 años
Periodo	2017-2025

Tráfico

Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tráfico de naves	Unidades	148	520	438	413	469	468	467	547	462
Carga por tipo de operación:										
Exportación	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Importación	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cabotaje	Toneladas	16,800	86,700	20,114	17,068	21,409	26,854	22,017	23,906	24,065
Transbordo	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carga por tipo de producto:										
Contenedorizada	Toneladas	203	528	1,464	4,596	4,235	10,032	9,123	2,196	3,399
Fraccionada	Toneladas	15,689	85,475	11,289	11,823	17,174	16,822	12,894	21,710	20,666
Graneles líquidos	Toneladas	884	-	7,360	649	-	-	-	-	-
Graneles sólidos	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rodante	Toneladas	24	-	-	-	-	-	-	-	-
Contenedores	Unidades	11	52	99	284	253	539	585	139	187
	TEU	18	89	187	551	490	1071	1158	271	367

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ No se ha considerado el período 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

Cintha López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Andrea Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante