

APM TERMINALS CALLAO S.A.

 Lifting Global Trade



PROPUESTA DE TARIFA MÁXIMA POR EL SERVICIO ESPECIAL

“Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves”



Av. Contralmirante Raygada N° 111, Callao – Perú

www.apmterminalscallao.com.pe

Febrero del 2016

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	2
1. ENTIDAD PRESTADORA SOLICITANTE: APM TERMINALS CALLAO	7
2. PODER DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA ENTIDAD PRESTADORA	7
3. MARCO GENERAL Y JUSTIFICACIÓN.....	7
4. DEFINICIÓN DEL SERVICIO OBJETO DE FIJACIÓN TARIFARIA	10
4.1 Alcance y unidad de cobro del servicio	10
4.2 Necesidad logística	12
4.3 Ubicación física y recursos utilizados.....	12
4.3.1 Ubicación física.....	12
4.3.2 Recursos	13
5. SUSTENTO TÉCNICO - ECONÓMICO	13
6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	13
7. METODOLOGÍA UTILIZADA COMO BASE PARA LA PROPUESTA DE FIJACIÓN TARIFARIA.....	15
7.1 Principios y metodologías planteados en el RETA para la fijación de tarifas	15
7.2 Tarificación comparativa: metodología seleccionada y sustentación	17
7.2.1 Experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios	17
7.2.2 Metodología óptima: Tarificación comparativa.....	26
8. PROPUESTA TARIFARIA.....	30
9. INFORMACIÓN FINANCIERA AUDITADA.....	31
10. CONCLUSIONES.....	31

Anexos:

- Anexo 1: Copia del Poder del Representante legal de APM Terminals Callao S.A.
- Anexo 2: Benchmarking de tarifas: Muestra de terminales portuarios que prestan el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves
- Anexo 3: Información financiera Auditada de APM Terminals Callao S.A.

RESUMEN EJECUTIVO

Información requerida para la solicitud

El presente documento contiene la solicitud de fijación tarifaria del servicio especial "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" (también referido como el servicio bajo análisis), con el objetivo de que se inicie el procedimiento de fijación tarifaria a instancia de parte y se logre, finalmente, fijar una tarifa.

Para ello, en primer lugar, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público (OSITRAN) evaluará si la solicitud cumple con los requerimientos mínimos de información establecidos en el artículo 62 del Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN.

Con el fin de facilitar la evaluación y admisibilidad a trámite de la presente solicitud por parte de OSITRAN, se presenta el cuadro siguiente donde se muestra los capítulos y anexos en los que han sido desarrollados los requerimientos mínimos de información establecidos por el RETA. No obstante, es importante señalar que la información contemplada en el artículo 62 del RETA respecto de cinco puntos (inversión, costos operativos, costo de capital, flujo de caja y análisis de sensibilidad) no está incluida en el presente documento, ya que no es necesario su desarrollo tal como se justificará más adelante.

Asimismo, en las tres últimas experiencias en materia de fijación tarifaria de servicios especiales, en dos de las cuales se utilizó la metodología de tarificación comparativa y en la otra una metodología basada en la elasticidad tarifa-rendimiento estimada sobre la base de una muestra comparable de terminales portuarios, APM Terminals Callao S.A. presentó su propuesta sin incluir información de los cinco puntos anteriores y OSITRAN declaró la admisibilidad del inicio de procedimiento de fijación tarifaria de estos servicios especiales.

A manera de resumen, se puede indicar que no es necesaria la presentación de estos cinco (05) puntos debido a que la metodología utilizada en la presente Propuesta Tarifaria del servicio bajo análisis ha sido la de tarificación comparativa (también denominado *benchmarking*) y, en concordancia con los principios establecidos por el artículo 18 del RETA y la experiencia regulatoria en fijación de servicios portuarios, no se requiere y no es necesario la cuantificación de costos (incluyendo inversión), flujos de caja y análisis de sensibilidad¹.

¹ Al respecto, ver capítulo 7 del presente documento.

Requisitos para la presentación de solicitud de fijación tarifaria a instancia de parte

Contenido mínimo exigido		Capítulos y anexos
1	Nombre o denominación de la Entidad Prestadora solicitante	Capítulo 1. Entidad prestadora solicitante: APM Terminals
2	Poder del representante legal de la Entidad Prestadora	Capítulo 2. Poder del representante legal de la Entidad Prestadora Anexo 1.
3	Marco general y justificación	Capítulo 3. Marco general y justificación
4	Definición del servicio o servicios objeto de la solicitud de fijación o revisión tarifaria	Capítulo 4. Definición del servicio objeto de fijación tarifaria
5	Estudio que incluya el sustento técnico – económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el estudio	Capítulo 5. Sustento técnico - económico
6	Definición y sustentación de la metodología utilizada como base para la propuesta de fijación tarifaria	Capítulo 7. Metodología utilizada como base para la propuesta tarifaria
7	Proyección de la demanda	Capítulo 6. Análisis de la demanda
8	Plan de inversiones y valor de las inversiones ejecutadas	No se presenta (se aplica benchmarking)
9	Costos operativos	No se presenta (se aplica benchmarking)
10	Costo de capital	No se presenta (se aplica benchmarking)
11	Flujo de caja	No se presenta (se aplica benchmarking)
12	Análisis de sensibilidad	No se presenta (se aplica benchmarking)
13	Comparación tarifaria internacional, de ser el caso	Capítulo 8: Propuesta tarifaria Anexo 2.
14	Información financiera auditada	Capítulo 9. Información financiera auditada Anexo 3.

Resumen ejecutivo del estudio tarifario que contiene la solicitud

▪ **Entidad prestadora solicitante**

1. APM Terminals Callao S.A. es la entidad prestadora que a instancia de parte solicita a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria por el servicio especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves". Dicha solicitud se encuentra en concordancia con lo establecido en el artículo 61 del Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN que permite el inicio de procedimiento de fijación tarifaria a instancia de parte.

▪ **Alcance del servicio**

2. El servicio especial objeto de fijación tarifaria "**Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves**" tiene como alcance las siguientes actividades:

En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales.

3. La principal actividad de este servicio especial (desarme o elaboración de separadores artificiales) se brindará en las bodegas de aquellas naves que arriban al Terminal Norte con el fin de embarcar o desembarcar carga sólida a granel (conocidas como naves graneleras o *bulk carrier*), excepto las bodegas de aquellas naves graneleras que arriban para embarcar concentrados de minerales de exportación.
4. Los demandantes (clientes) y responsables del pago del servicio especial bajo análisis serán los consignatarios de la carga (o representantes), salvo que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario.
5. La unidad de cobro de este servicio se facturará por operación de retiro o colocación de separador artificial.

▪ **Análisis de procedencia del inicio de procedimiento de fijación tarifaria**

6. La Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN establece que para que OSITRAN proceda con el inicio de fijación tarifaria, además de los requisitos respecto del contenido del estudio o solicitud de fijación tarifaria, debe confirmarse el cumplimiento de los tres requisitos siguientes:
 - i. Si el servicio es derivado de la explotación de la infraestructura portuaria.
 - ii. Si se trata o no de un servicio nuevo, conforme a lo establecido en el RETA; o si es un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión.

- iii. Si el servicio especial no es prestado en condiciones de competencia en el Terminal Norte del Puerto del Callao.
7. Los dos primeros requisitos fueron confirmados por la Resolución N° 062-2015-CD-OSITRAN; mientras que el tercero fue confirmado por el pronunciamiento del INDECOPI mediante Informe N° 66-2015/ST-LCL. Por tanto, se justifica que APMT Callao presente la solicitud para que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria del servicio "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

▪ **Análisis de la demanda**

8. El servicio bajo análisis se prestará a las naves graneleras, principalmente a las que transportan cereales y, dentro de los cereales, a las que transportan trigo.
9. Se estima que en los últimos dos años se habría realizado en promedio entre cinco a siete operaciones de retiro o colocación de separadores artificiales, lo que significa que anualmente se ha brindado este servicio a cinco o siete naves. Aunque también se estima que el número de operaciones o naves atendidas era mayor en años anteriores.
10. El número de naves a las que se habría prestado el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales representaría entre el 1.9% y 2.8% de naves graneleras totales que han arribado al Terminal Norte en los años 2014 y 2015; y entre el 3.3% y 4.7% de las naves graneleras que han arribado al Terminal Norte transportando cereales.
11. Respecto de la demanda futura del servicio, se debe manifestar que ésta es, en cierta manera, incierta ya que no existen variables o inputs confiables que la expliquen. No obstante, un posible escenario de la demanda futura es que ésta podría mantenerse en cinco o siete operaciones anuales; mientras que otro escenario es que ésta disminuya progresivamente llegando incluso a registrarse una demanda nula en algunos años.

▪ **Selección de metodología para fijación tarifaria: tarificación comparativa**

12. La selección de la metodología se inicia con el análisis de las nueve (09) experiencias regulatorias en materia de fijación de tarifas de servicios portuarios, a fin de estar acorde con los principios de consistencia y predictibilidad planteados en el RETA. Al respecto, la metodología de tarificación comparativa se ha utilizado exclusivamente en cinco de las nueve experiencias regulatorias; mientras que en las otras cuatro experiencias regulatorias, la metodología del benchmarking fue utilizada en forma conjunta o complementaria a otra metodología. Adicionalmente, en todos los casos se analizó la posibilidad de utilizar en un primer momento la metodología del *benchmarking*, pero en aquellos casos en los que se consideró como no apropiado se prosiguió con el análisis de otras metodologías.
13. La metodología del *benchmarking* resulta aplicable para el servicio bajo análisis, ya que supera las limitaciones descritas en algunas de las resoluciones publicadas por el OSITRAN en materia de fijación de tarifas por servicios portuarios. Al respecto, se puede mencionar que existe

disponibilidad de información, que existen servicios comparables al servicio bajo análisis y que no se generan rentas económicas.

14. La metodología de costos incrementales no resulta aplicable debido a las características propias del servicio, entre ellas están: demanda totalmente incierta, complejidad en la cuantificación de costos y gran dificultad de elaborar un flujo de caja descontado.

▪ **Propuesta de tarifa máxima**

15. Se ha obtenido información pública de cinco (05) terminales portuarios donde se cobra el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales. Dos de estos cinco terminales portuarios, Puerto Panul y Antofagasta Terminal Internacional, poseen la misma unidad de cobro que APMT Callao pretende aplicar. El promedio simple de las tarifas cobradas en estos dos terminales portuarios asciende a USD 5,450 por operación, tarifa que APMT Callao propone a OSITRAN cobrar por el servicio bajo análisis en el Terminal Norte.

**Tarifas propuesta para el servicio retiro/colocación de separadores artificiales
en las bodegas de las naves**

Terminal Portuario	Denominación Servicio	Unidad de cobro	Tarifa
Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7,000.00
Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3,900.00
Promedio		Por separador artificial	5,450

▪ **Conclusión**

16. Por todo lo mencionado anteriormente, se propone al OSITRAN fijar como tarifa máxima por el servicio especial de retiro/colocación de separadores artificiales el monto de USD 5,450 por cada operación de retiro o colocación.

1. ENTIDAD PRESTADORA SOLICITANTE: APM TERMINALS CALLAO

APM Terminals Callao S.A. es la entidad prestadora que solicita al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Uso Público (OSITRAN) el inicio de procedimiento de fijación tarifaria por el servicio de "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", el cual se encuentra en concordancia con lo establecido en el artículo 61 del Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN que permite el inicio de procedimiento de fijación tarifaria a INSTANCIA DE PARTE.

2. PODER DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA ENTIDAD PRESTADORA

El representante legal de APM Terminals Callao S.A. es el señor Diego de la Puente Salazar, cuyo poder se adjunta en el anexo N° 1 de la presente solicitud.

3. MARCO GENERAL Y JUSTIFICACIÓN

Con fecha 11 de mayo 2011, se firmó el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal Norte), suscrito entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT Callao).

En dicho Contrato de Concesión se definieron y establecieron los servicios que APMT Callao podría brindar desde el inicio de la explotación del Terminal Norte. Asimismo, se estableció que en caso se identificase un servicio nuevo o no previsto en el Contrato, APMT Callao debe presentar, previo a su prestación, una propuesta de servicio especial debidamente sustentada al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual (INDECOPI) con copia al Organismo Regulador de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

Con fecha 1 de julio del 2011, APMT Callao oficializó la Toma de Posesión del Terminal Norte, acto mediante el cual APMT Callao inicia sus actividades de explotación (prestación de los servicios portuarios) bajo el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del Terminal Norte. La explotación del Terminal Norte se inició con los servicios previstos en el Contrato de Concesión.

Desde el inicio de la explotación del Terminal Norte por parte de APMT Callao, se ha identificado una serie de servicios especiales que podrían ser demandados por los usuarios (líneas navieras y consignatarios de la carga o sus representantes). En otros casos, los usuarios han demandado la prestación de diversos servicios especiales nuevos o que se no encuentran previstos en el Contrato, razón por la cual APMT Callao no ha podido brindar dichos servicios, limitando así la eficiencia portuaria y los intereses del usuario y perjudicando la economía en general.

En ese contexto, el 7 de setiembre de 2015, APMT Callao presentó al INDECOPI (con copia a OSITRAN) la propuesta del servicio especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

Al respecto, mediante Resolución N° 062-2015-CD-OSITRAN², recibida el 20 de octubre del 2015, OSITRAN resuelve que el servicio bajo análisis califica como servicio especial no incluido en el Contrato de Concesión.

Por otro lado, el pronunciamiento del INDECOPI, mediante Informe N° 66-2015/ST-LCL del 4 de noviembre de 2015, fue que el servicio bajo análisis no se presta en condiciones de competencia. En el último párrafo del citado informe se menciona lo siguiente:

"Considerando las características actuales del mercado, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia".

Ante el pronunciamiento del INDECOPI, que señala que no existen condiciones de competencia en la prestación de un servicio especial determinado dentro de un mercado relevante, el cuarto párrafo del numeral 8.23 del Contrato de Concesión indica el paso que se debe seguir para poder prestar y cobrar una tarifa por el servicio en cuestión:

"En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos y condiciones"

(El subrayado es nuestro)

De acuerdo con los artículos 3 y 11 del RETA de OSITRAN, en los casos que se haya establecido que un servicio determinado no se presta en condiciones de competencia en el mercado, corresponde a OSITRAN fijar la tarifa aplicable al servicio en cuestión, procedimiento que podría iniciarse de oficio o a solicitud de la entidad prestadora.

"Artículo 3.- Definiciones

Fijación de Tarifas: Es el procedimiento administrativo que lleva a cabo el OSITRAN, conducente a la determinación de las Tarifas, peajes o cobros similares, aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público por parte de las Entidades Prestadoras, cuando se haya determinado previamente que los servicios en cuestión no se prestan en condiciones de competencia en el mercado.

Artículo 11.- Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público en los que no existan Condiciones de Competencia que limiten el abuso de poder de mercado, el OSITRAN determinará las Tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora."

(El resaltado y subrayado es nuestro)

Asimismo, la Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN señala que la Disposición Complementaria Única (DCU) del RETA no es aplicable para dar inicio a procedimientos de fijación tarifaria en la

² Esta resolución se sustenta en el Informe N° 049-2015-GRE-GSF-GAL-OSITRAN.

concesión del Terminal Norte³, siendo aplicables el artículo 17 del RETA, que señala los alcances en el procedimiento de fijación de tarifas:

"Artículo 17. Alcances de la fijación y revisión tarifaria

OSITRAN llevará a cabo procedimientos de fijación y revisión tarifaria de acuerdo a los siguientes alcances:

1. Corresponde al OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las Tarifas para servicios nuevos (...)"

(El resaltado es nuestro)

Igualmente, el artículo 61 del RETA de OSITRAN, en concordancia con el artículo 17 de este reglamento, señala lo siguiente:

"Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria (...)"

(El resaltado es nuestro)

Adicionalmente, la Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN establece que para que OSITRAN proceda con el inicio de fijación tarifaria, además de los requisitos respecto del contenido del estudio o documento (primera parte del Resumen Ejecutivo), debe confirmarse el cumplimiento de los siguientes puntos⁴:

- i. Si el servicio es derivado de la explotación de la infraestructura portuaria.
- ii. Si se trata o no de un servicio nuevo, conforme a lo establecido en el RETA; o si es un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión.
- iii. Si el denominado servicio especial no es prestado en condiciones de competencia en el Terminal Norte del Puerto del Callao.

Cabe mencionar que los dos primeros puntos fueron confirmados por la Resolución N° 062-2015-CD-OSITRAN; mientras que el tercero fue confirmado por el pronunciamiento del INDECOPI mediante Informe N° 66-2015/ST-LCL.

Por lo tanto, se justifica que APMT Callao presente la solicitud para que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria del servicio "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves"

³ En esta resolución se menciona que la DCU establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria; no obstante, el procedimiento de actuaciones previas ya se encuentra previsto en la cláusula 823 del Contrato de Concesión, la cual indica que se debería seguir los artículos estipulados en el RETA, entre los cuales se encuentra el artículo 17 que señala que el inicio de procedimiento de fijación tarifaria se podrá realizar de oficio o a instancia de parte.

⁴ El cumplimiento de estos tres puntos como base para proceder al inicio de procedimiento de fijación tarifaria se encuentra descrito en la página 8 del Informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN que sustenta la Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN.

4. DEFINICIÓN DEL SERVICIO OBJETO DE FIJACIÓN TARIFARIA

4.1 Alcance y unidad de cobro del servicio

El servicio especial objeto de fijación tarifaria se denomina "**Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves**". Este servicio tiene como alcance lo siguiente:

- En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales.

Es importante mencionar que la principal actividad de este servicio especial (desarme o elaboración de separadores artificiales) se brindará en las bodegas de aquellas naves que arriban al Terminal Norte con el fin de embarcar o desembarcar carga sólida a granel (conocidas como naves graneleras o *bulk carrier*), excepto las bodegas de aquellas naves graneleras que arriban para embarcar concentrados de minerales de exportación⁵ ⁶.

Los materiales utilizados para la separación artificial son diversos; entre los principales se encuentran los siguientes: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc.

En las figuras siguientes (1a y 1b) se puede observar parte de las actividades que se deben ejecutar para la colocación de separadores artificiales (también conocidos como mamparos artificiales o mamparos falsos⁷) del tipo horizontal.

⁵ Este servicio no se prestará a los consignatarios que embarquen concentrados de mineral por decisión de APMT Callao.

⁶ No es objetivo de este documento argumentar en contra de lo establecido en la Resolución N° 55-2014-CD-OSITRAN y el Informe N° 035-2014-GRE-GAJ-OSITRAN que la sustenta.

No obstante, llama la atención que esta última Resolución entre en aparente contradicción con lo señalado en el Informe N° 049-2015-GRE-GSF-GAL-OSITRAN que sustenta la Resolución N° 062-2015-CD-OSITRAN. Al respecto, la Resolución N° 55-2014-CD-OSITRAN (y el informe que la sustenta) basa sus conclusiones en la lectura que OSITRAN realiza de la cláusula 8.1 del Contrato de Concesión el cual hace referencia únicamente al **embarque** de concentrados de mineral y es por ello que resuelve que APMT Callao en la actualidad no puede prestar el **servicio de embarque de minerales**.

En cambio, el Informe N° 049-2015-GRE-GSF-GAL-OSITRAN al parecer extiende dicha prohibición (ver numeral 30 de este último informe) a la **descarga** de concentrados que es una operación no indicada o abordada en la cláusula 8.1 del Contrato, por lo que no se entiende la extensión de la prohibición de este último informe.

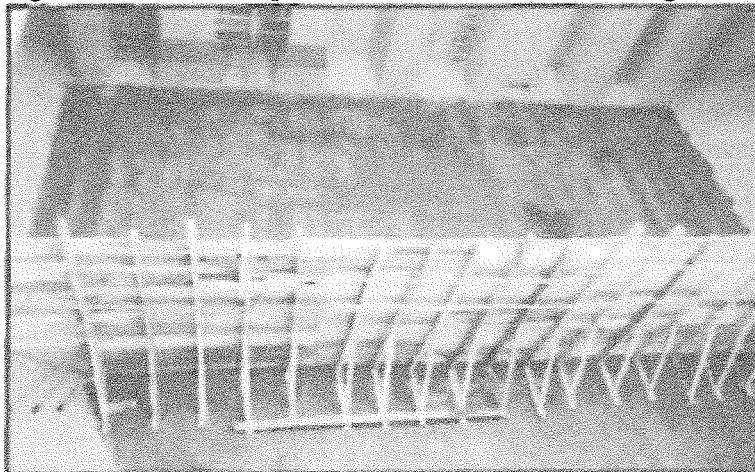
⁷ Con la denominación "mamparo" normalmente se hace referencia a los elementos estructurales (de hierro u otro material) que sirve para dividir el casco de una nave. Es por ello que aquella división provisional de una bodega de la nave es denominado separador artificial, mamparo falso o mamparo artificial.

Figuras N° 1a y 1b
Imagen referencial de colocación de separadores artificiales horizontales
en bodegas de las naves



La figura siguiente muestra una imagen referencial de cómo un mamparo falso vertical divide una bodega de la nave. En algunos casos, se puede observar que una bodega contiene más de un separador artificial.

Figura N° 2
Imagen referencial de separador artificial vertical en bodega de nave



Fuente: Reglamento de Operaciones de Transportadora Callao

Los demandantes (clientes) y responsables del pago del servicio especial bajo análisis serán los consignatarios de la carga (o representantes), salvo que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario⁸.

Este servicio se facturará por cada operación de retiro o colocación de un separador artificial. Se estima que esta es la unidad de cobro que conocen los usuarios del servicio.

4.2 Necesidad logística

El servicio bajo análisis surge de la necesidad logística de transportar pequeños lotes o volúmenes de carga sólida a granel dentro de una misma bodega. En algunas ocasiones, y por razones comerciales, los importadores o exportadores demandan o atienden los pedidos de lotes o volúmenes pequeños de ciertas mercancías. Estos lotes pequeños pueden ser transportados en las naves utilizando exclusivamente una bodega, a pesar de que sea sub-utilizado, o dividiendo artificialmente una bodega de la nave. La división artificial de una bodega de la nave permite que en una sola bodega se pueda transportar varios (dos o más) lotes pequeños de distintas mercancías (por ejemplo: trigo, maíz u otro cereal) o varias calidades de una misma mercancía (por ejemplo: las diversas calidades de maíz⁹).

La necesidad de transportar lotes pequeños dividiendo artificialmente el espacio de una bodega, en dos o tres partes, se debería principalmente a razones económicas, ya que transportar un lote o varios lotes pequeños en bodegas exclusivas podría ser más oneroso que transportar esos mismos lotes pequeños en una sola bodega (separada artificialmente). En el primer caso se estaría utilizando sólo parte de la capacidad de una o varias bodegas, mientras que al separar artificialmente la bodega se maximiza el uso del espacio disponible de ésta para la carga.

Esta necesidad logística de transportar lotes pequeños de varias mercancías o varias calidades de una misma mercancía dentro de una misma bodega es lo que origina la demanda del servicio bajo análisis.

4.3 Ubicación física y recursos utilizados

4.3.1 Ubicación física

El servicio retiro y/o colocación de separadores artificiales se prestará dentro de las instalaciones del Terminal Norte. Específicamente, la principal actividad del servicio bajo análisis, que no es otra cosa que la remoción o elaboración del separador, se realizará en las bodegas de las naves graneleras que se encuentren atracadas en el frente de atraque (área acuática) del Terminal Norte. El

⁸ El transporte marítimo de carga sólida a granel se realiza bajo términos FIO (Free In and Free Out), es decir, es el consignatario el que asume los costos del servicio bajo análisis. No obstante, en algunos casos la separación artificial de bodegas es una actividad cuyo costo es asumido por las líneas y se lo cobran directamente a los consignatarios.

⁹ Las calidades de maíz y trigo que se comercializan son tres: grado 1, grado 2 y grado 3. En el caso del maíz, el grado 1 se caracteriza por tener como máximo un 3% de granos dañados, 2% de granos quebrados y 1% de materias extrañas. En cambio, el grado 2 tiene los siguientes porcentajes de tolerancia: 5% de granos dañados, 3% de granos quebrados y 1.5% de materias extrañas. Mientras que el grado 3 tiene los siguientes porcentajes de tolerancia: 8% de granos dañados, 5% de granos quebrados y 2% de materias extrañas.

desembarque/embarque de los elementos utilizados para la construcción de mamparos falsos se realizará utilizando los muelles del Terminal Norte.

4.3.2 Recursos

La oferta del servicio bajo análisis implicará para APMT Callao la provisión de una serie de recursos adicionales, entre los que destaca un numeroso personal especializado adicional para ejecutar la faena de remoción o colocación de los separadores artificiales y los equipos utilizados para el desembarque (retiro) o embarque de los materiales que han sido o serán utilizados como separadores artificiales.

5. SUSTENTO TÉCNICO - ECONÓMICO

El sustento técnico económico de los supuestos, parámetros y bases de datos utilizados en el presente estudio se presentan sobre la base de la metodología que se utilizará para proponer la propuesta de tarifa por el servicio bajo análisis.

Al respecto, la metodología que se selecciona como óptima para la propuesta de tarifa por el servicio bajo análisis es el de la tarificación comparativa.

Se debe mencionar que el sustento técnico-económico de los supuestos y parámetros utilizados en el estudio, por ejemplo para la aplicación de la metodología de tarificación comparativa, se encuentran desarrolladas en extenso en los próximos capítulos.

En cuanto a las bases de datos utilizadas, éstas provienen de diversas fuentes de información, las mismas que se presentan a continuación, según el análisis al que apoye:

- Análisis de demanda:
 - Estadísticas de APMT Callao respecto del movimiento de carga sólida a granel: 2014 y 2015.
 - Estimaciones del número de operaciones de retiro o colocación de separadores artificiales.
- Análisis y desarrollo de Tarificación comparativa:
 - Tarifarios de cinco (05) terminales portuarios que se encuentran localizados en la Costa Oeste de América del Sur (COAS). Se debe mencionar, que la información utilizada en cuanto a los tarifarios es pública.

6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La carga sólida a granel está compuesta de una gran variedad de mercancías, entre las que destacan el trigo, maíz, soya, cemento (incluyendo clinker) y fertilizantes.

El servicio bajo análisis, como se ha mencionado, se prestará a las naves graneleras que transportan principalmente cereales y, dentro de los cereales, a los que transportan trigo.

Cuadro N° 1
Movimiento de principales mercancías de carga sólida a granel por el Terminal Norte:
2014 – 2015

Mercancías	2014		2015	
	Toneladas	Número de naves	Toneladas	Número de naves
Trigo, maíz y soya	3,244,724	150	3,102,612	153
Cemento y clinker	517,700	14	512,561	13
Fertilizantes	339,464	45	486,052	58
Malta	72,329	3	86,347	13
Piedra caliza	86,197	11	80,361	3
Sodio (carbonato y sulfato)	84,803	12	49,794	6
Cebada	60,246	4	44,412	2
Escoria	41,731	8	41,519	2
Avena	34,398	1	24,934	4
Otros	42,211	6	22,905	5
Concentrados de mineral (embarque)	906,699	50		
TOTAL	5,430,503	254	4,451,496	259

Fuente: APMT Callao

Elaboración: El Consultor

Respecto de las series históricas, no se cuenta con información exacta del número de operaciones o eventos del servicio bajo análisis en el Terminal Norte, sea prestado por APMT Callao o por empresas terceras contratadas por la línea naviera o representante.

No obstante, se estima que en los últimos dos años se habría realizado en promedio entre cinco a siete operaciones de retiro o colocación de separadores artificiales¹⁰. Esto significaría que anualmente se ha otorgado este servicio a cinco o siete naves. Aunque también se estima que el número de operaciones o naves atendidas era mayor en años anteriores.

El número de naves a las que se habría prestado el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales representaría entre el 1.9% y 2.8% de naves graneleras totales que han arribado al Terminal Norte en los años 2014 y 2015; y entre el 3.3% y 4.7% de las naves graneleras que han arribado al Terminal Norte transportando cereales.

Respecto de la demanda futura del servicio, se debe manifestar que ésta es, en cierta manera, incierta ya que no existen variables o inputs confiables que la expliquen. No obstante, uno de los escenarios de la demanda futura es que ésta podría mantenerse en cinco o siete operaciones anuales.

¹⁰ Se puede mencionar que los separadores artificiales en las naves que han arribado en el Terminal Norte han permitido dividir tonelajes de cereales entre 1,500 a 5,000 toneladas.

Otro escenario de demanda futura es que ésta disminuya progresivamente, hasta incluso ser nula en algunos años, ya que cada vez existe una mayor concentración en el número de importadores de cereales y trigo y, por tanto, estos consignatarios pueden traer mayores volúmenes de calidades de trigo que llenen una sola bodega. Finalmente, esto implicaría que las líneas navieras o los consignatarios no tengan la necesidad de separar artificialmente la bodega.

7. METODOLOGÍA UTILIZADA COMO BASE PARA LA PROPUESTA DE FIJACIÓN TARIFARIA

Un aspecto fundamental en la fijación de una tarifa es la metodología que se utilizará para tal fin. En el presente apartado se determinará la metodología que APMT Callao considera como óptima desde la perspectiva del cumplimiento de los principios señalados en el RETA de OSITRAN, los cuales abarcan conceptos de consistencia, predictibilidad, eficiencia, equidad, entre otros.

En la primera parte, se describe los principios que debe seguir la práctica regulatoria, así como las metodologías establecidas en el RETA, las cuales representan el punto de partida en la selección de la metodología para proponer la tarifa por el servicio bajo análisis.

En la segunda parte, se analiza, en primer lugar, la experiencia regulatoria del OSITRAN en procesos de fijación tarifaria de servicios portuarios, lo que delimita en gran medida los criterios utilizados en la selección de la metodología a utilizar para la fijación de tarifas. Luego, se describe las definiciones de las metodologías que han sido utilizadas en estos procesos de fijación tarifaria, según lo señalado por el RETA. Con base a estas definiciones y criterios de aplicación, se establece las condiciones óptimas de aplicabilidad de la metodología de tarificación comparativa, que es la metodología que se utilizará para proponer la tarifa por el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves. Por último, se describe los inconvenientes de aplicabilidad de la metodología de costos incrementales.

7.1 Principios y metodologías planteados en el RETA para la fijación de tarifas

En el artículo 18 del RETA de OSITRAN, se señala que el ejercicio de la función reguladora por parte del OSITRAN se sujeta a los límites y lineamientos a que se refieren los siguientes principios:

“Artículo 18. Principios

1. *Libre Acceso: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora, deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.*
2. *Promoción de la Cobertura y la Calidad de la infraestructura: La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora contribuirá a la sostenibilidad de los servicios que se derivan de la explotación de la infraestructura y al aumento de la cobertura y calidad de los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Para tal fin, se reconocerán retornos*

adecuados a la inversión, y se velará porque los términos de acceso a la prestación de los servicios derivados de la explotación de dicha infraestructura sean equitativos y razonables.

3. **Sostenibilidad de la oferta:** El nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.
4. **Eficiencia** (productiva y asignativa): Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la infraestructura de Transporte de Uso Público deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.

La eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras.
5. **Equidad:** Las tarifas deberán permitir que los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sean accesibles a la mayor cantidad posible de usuarios.
6. **No discriminación:** La actuación del OSITRAN en el ejercicio de la función reguladora deberá orientarse a evitar que las Entidades Prestadoras otorguen injustificadamente a los Usuarios, un trato diferenciado frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva frente a otros.
7. **Principio de costo – beneficio de la regulación:** La intervención regulatoria del OSITRAN, a través de la fijación, revisión o desregulación de tarifas, considerará un análisis de los costos y beneficios derivados de dicha intervención, teniendo en cuenta criterios tales como la regularidad del servicio, evolución de la demanda, costos administrativos, procesales y de supervisión involucrados, entre otros.
8. **Predictibilidad:** En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características.
9. **Consistencia:** En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario.
10. **Transparencia:** En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el OSITRAN garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el OSITRAN buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.

Las entidades prestadoras deberán cumplir con estos principios, en lo que corresponda."

(El resaltado es nuestro)

Por otro lado, en el artículo 19 RETA de OSITRAN, referido a las "Metodologías para la fijación y revisión tarifaria", se incluye las siguientes metodologías:

"Artículo 19. Metodologías para la fijación y revisión tarifaria

Corresponde al OSITRAN establecer la metodología en base a la cual se realizará la propuesta de fijación y revisión tarifaria.

En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria la propuesta podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter meramente enunciativo:

1. Costos Incrementales
2. Costo Marginal de largo plazo
3. Costos Totalmente Distribuidos
4. Disposición a pagar
5. Tarifación comparativa (Benchmarking)
6. Empresa Modelo Eficiente
7. Costo de Servicio
- (...)

La aplicación de las metodologías a que hace referencia el presente artículo se realizará en concordancia con el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión."

En la elección de la metodología que se usará para proponer la tarifa por el servicio bajo análisis, se prestará atención a que ésta se encuentre acorde con los principios señalados en el artículo 18 del OSITRAN, principalmente a los que se refiere a consistencia, predictibilidad, sostenibilidad, eficiencia y equidad.

7.2 Tarifación comparativa: metodología seleccionada y sustentación

La selección de la metodología para la fijación de tarifas del servicio "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", tal como se ha mencionado anteriormente, se realizará tomando como base los principios señalados por el OSITRAN, pero también se considerará las características propias del servicio.

7.2.1 Experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios

El análisis de la selección de la metodología óptima se inicia considerando la experiencia regulatoria en materia de fijación de tarifas por servicios portuarios, lo que conduce a los principios de predictibilidad y consistencia.

Al respecto, existen nueve (09) experiencias en materia de fijación de tarifas de servicios portuarios. En el cuadro N° 2 se resumen estas experiencias que incluyen los servicios portuarios sujetos a fijación tarifaria, los administradores portuarios, la fecha de la fijación y las metodologías de fijación tarifaria empleadas en estas experiencias.

Cuadro N° 2
Experiencia en materia de fijación tarifaria por servicios portuarios

Experiencia en fijación y servicios involucrados	Administrador	Instalaciones	Año de fijación	Metodología empleada
i. Embarque/descarga de pasajeros – Uso de Muelle	ENAPU	Terminales bajo su administración	2001	Tarificación comparativa
i. Uso de Muelle (carga fraccionada)	TISUR	TP Matarani	2004	Tarificación comparativa
ii. Uso de amarradero iii. Amarre y desamarre iv. Uso de muelle (todos los tipos de carga)	ENAPU	TP de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, San Martín e Ilo.	2004	Tarificación comparativa y Costos totalmente distribuidos (ABC)
i. Uso de muelle - Embarque de pasajeros	TISUR	TP Matarani	2005	Tarificación comparativa
i. Embarque y descarga de contenedores mediante grúas pórtico	ENAPU	Terminal Norte - Callao	2009	Costos incrementales El benchmarking es utilizado para establecer la unidad de cobro
ii. Embarque/descarga de carga de proyecto iii. Re-estiba de carga fraccionada iv. Re-estiba de carga rodante	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013	Costos incrementales Se analiza los resultados que arroja el benchmarking
i. Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013	Tarificación comparativa
i. Uso de barreras de contención	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2013 y 2014	Tarificación comparativa
i. Incremento de productividad en el embarque/desembarque de carga fraccionada y granel sólido	APMT Callao	Terminal Norte Multipropósito	2014	Regresión econométrica de elasticidad tarifa- rendimiento en base a una muestra comparativa

Fuente: Resoluciones de Consejo Directivo de OSITRAN.
 Elaboración: EL Consultor

En el cuadro anterior se puede observar que la metodología de tarificación comparativa se ha utilizado exclusivamente en cinco de las nueve experiencias regulatorias; mientras que en las otras cuatro, la metodología del benchmarking fue utilizada en forma conjunta o complementaria a otra metodología.

En las cuatro experiencias regulatorias en las que no se utilizó en forma exclusiva la metodología del benchmarking, se puede resumir que, en la tercera experiencia que se desarrolló en el 2004, la metodología relevante fue la del benchmarking, utilizándose sólo de forma complementaria la metodología de costos totalmente distribuidos. En la quinta y sexta experiencia, la fijación tarifaria se determinó con base en la metodología de costos incrementales; sin embargo, también se utilizó de alguna forma la metodología de tarificación comparativa. En la última experiencia, se utilizó una novedosa metodología la cual se basa en la aplicación de una regresión econométrica para hallar la

elasticidad tarifa-rendimiento, en cuyo caso se utilizó como inputs la muestra (benchmarking) de una serie de terminales portuarios.

En resumen, en la gran mayoría de casos y en las últimas experiencias regulatorias, la metodología utilizada para fijar las tarifas ha sido la de Tarificación Comparativa (*Benchmarking*).

A continuación, se resume cada una de las nueve experiencias regulatorias y los criterios considerados para utilizar determinada metodología, en el que como se ha mencionado destaca la del *benchmarking*. Adicionalmente, se podrá observar que en todos los casos se analizó la posibilidad de utilizar en un primer momento la metodología del *benchmarking*, pero en aquellos casos en que se consideró como no apropiado se prosiguió con el análisis de otras metodologías.

En la primera experiencia regulatoria de fijación de tarifas de servicios portuarios¹¹, resumida en la Resolución N° 032-2001-CD/OSITRAN, correspondiente al servicio de embarque/desembarque de pasajeros – uso de muelle, y en la que se utilizó la metodología de tarificación comparativa, se estableció lo siguiente respecto de la metodología:

“Que, la regulación de un servicio por tarifa máxima, requiere estar sustentada en estudios sobre la estructura y asignación de los costos en los que incurre la Entidad Prestadora de tal servicio, así como en información sobre tarifas o precios para servicios comparables prestados en infraestructuras de similares características;

Que, por tratarse de un servicio nuevo, es recomendable establecer una regulación temporal que determine un periodo de observación de un año, mientras se obtiene mayor información sobre el comportamiento del mercado, así como de los beneficios y costos de la regulación tarifaria del servicio, lo que permitirá realizar los estudios de costos definitivos y tarifas comparadas necesarios; (...)”

(El resaltado es nuestro)

La segunda experiencia regulatoria se resume en la Resolución N° 30-2004-CD/OSITRAN que incluye el Estudio Tarifario – Revisión de tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani – versión 3, específicamente la parte correspondiente a la fijación de tarifa del servicio de uso muelle de carga fraccionada. Sobre los aspectos metodológicos (página 53 del estudio tarifario), se menciona lo siguiente:

“En este caso particular, la aplicación del método de tarificación comparativa (benchmarking) es congruente, toda vez que no se cuenta con información de costos económicos que permita estimar los costos incrementales del servicio. Asimismo, el sistema de contabilidad regulatoria se encuentra en su periodo de transición con información que puede ser modificada a medida que se perfeccionen los direccionadores de costo y se detalle el grupo de servicios por uso de muelle.

En estas condiciones, se debe recurrir a evaluar tarifas de infraestructuras portuarias con características similares, tomando en consideración los marcos regulatorios y escala de operaciones. La ventaja de este método es su poder para reducir la asimetría de información, cuando el servicio que se pretende corregir presenta distorsiones creadas por una discriminación aparentemente arbitraria, que no sólo

¹¹ No se toma en cuenta la fijación de tarifas que se realizó el año 1999, debido a que no se tiene información al respecto.

tiene efecto en el mercado donde opera el TPM, sino que las consecuencias de la distorsión generan un precedente negativo que puede afectar a toda la industria portuaria."

(El resaltado y subrayado es nuestro)

Cabe señalar que en esta segunda experiencia regulatoria se analizaron las tarifas de los puertos General San Martín (Pisco), Ilo, Arica, Iquique y Southern (en Ilo), pero sólo fueron considerados los tres últimos puertos como muestra para fijar la tarifa por el servicio de uso de muelle de carga fraccionada.

La tercera experiencia en fijación de tarifas se resume en la Resolución N° 31-2004-CD/OSITRAN, que incluye el Estudio Tarifario – Revisión de tarifas máximas de servicios portuarios de ENAPU - versión 5. Respecto de los aspectos metodológicos se menciona lo siguiente:

"Se debe precisar que la utilización del costeo ABC y los resultados obtenidos no determinan que la tarifa máxima se fijará necesariamente sobre esta base. En efecto, dichos costos deben ser contrastados con las tarifas de otros puertos de la región (benchmarking). Asimismo, no incluyen el costo de las externalidades."

En esta etapa se determinará, sobre la base referencial de los costos unitarios ABC y tarifas "benchmarking" de una muestra seleccionada de puertos de la Costa Oeste Sudamericana, las tarifas máximas propuestas y la rentabilidad esperada de cada unidad de negocios portuario. En el caso que los costos unitarios obtenidos no sean razonables, o presenten distorsiones que no permitan proponer una tarifa basada en costos, la tarificación se basará en el benchmarking portuario.

El criterio con mayor peso en la determinación de la propuesta tarifaria es el llamado "benchmarking". Es decir, las tarifas portuarias deben tender a ubicarse, en lo posible, dentro de un rango de tarifas de puertos comparables de la costa oeste sudamericana, agrupados según la escala de operaciones (tamaño), como se explicará en la siguiente sección. El propósito de este criterio es contribuir a mejorar la competitividad del comercio exterior peruano."

(El resaltado y subrayado es nuestro)

En esta tercera experiencia regulatoria, se seleccionaron los puertos de Buenaventura (Colombia), Guayaquil (Ecuador) y Valparaíso (Chile) como muestra relevante para fijar determinadas tarifas¹².

La cuarta experiencia regulatoria se resumen en la Resolución N° 063-2005-CD/OSITRAN, que incluye la exposición de motivos y el Informe Tarifario – Fijación de tarifas máxima por embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani. Respecto de los aspectos metodológicos, menciona lo siguiente:

"El RETA establece las metodologías para fijación y revisión de tarifas. La elección de una metodología estará en función a los costos y beneficios que represente su selección y aplicación. Como es evidente, la

¹² En esta experiencia regulatoria se descartó los puertos sudamericanos de la costa Atlántica por los altos niveles de tráfico que, según OSITRAN, por la presencia de mayores economías de escala los hacen menos comparables con los puertos de la Costa Oeste. En otras palabras el resultado probable era que se habría obtenido probablemente menores tarifas lo que podría afectar la sostenibilidad del Terminal Norte. También se dejó de lado los puertos de otros continentes por argumentos como las diferencias sustanciales en los marcos regulatorios (mayor o menor participación del Estado), condiciones de la infraestructura y el nivel de desarrollo de los países.

fijación de tarifa como su posterior monitoreo e impacto, están asociados a costos regulatorios. En este caso particular, en que se tiene registrado tres servicios de crucero que han recalado en el TPM (con un total de 900 pasajeros), se debe elegir una metodología que sea consistente con los principios que establece el RETA como también el Reglamento General de OSITRAN. Éste último es claro al señalar (artículo 6°) que OSITRAN debe evaluar los beneficios y costos de sus decisiones, las que deben estar sustentadas bajo criterios de racionalidad y eficacia.

De otro lado, el servicio de embarque de pasajeros es un servicio nuevo en el TPM, asociado a una baja demanda (dos cruceros por año con un promedio de 450 pasajeros) y proyecciones de tráfico (cruceros y pasajeros) inciertas, propias de un servicio en etapa de desarrollo inicial. Por estas condiciones, no se justificaría la realización de proyecciones de tráfico de pasajeros, de inversiones en el largo plazo como la construcción de flujos de caja o de costos incrementales o costos totalmente distribuidos. Cabe señalar que en el caso de la fijación de tarifa de embarque de pasajeros en el Puerto del Callao (2001) como las brindadas por los terminales de provincias (Paita, Salaverry, Chimbote, General San Martín e Ilo (2004) éstas fueron determinadas mediante la aplicación del método de tarificación comparativa (conocida normalmente como benchmarking).

En el supuesto de aplicarse una metodología basada en costos totalmente distribuidos, el bajo nivel de demanda distorsionaría los costos unitarios del servicio de embarque, sean éstos obtenido bajo costeo histórico o costeo estándar. En efecto, el costo unitario pierde neutralidad e introduce distorsiones cuando las demandas resultan muy bajas o muy altas. En el supuesto de aplicarse costos incrementales, se requeriría de proyecciones de tráfico de pasajeros y de inversiones. En este caso, la baja demanda y la incertidumbre sobre el servicio no justificaría efectuar dichas estimaciones por la falta de regularidad o señales que indiquen que existe un potencial de desarrollo del servicio.

En este contexto, se ha considerado que la tarificación comparativa es el método más apropiado para determinar la propuesta tarifaria. El mismo debe basarse en los costos o tarifas de otros puertos comparables en tecnología, tráfico y marco regulatorio. Aun cuando las características entre los puertos pueden diferir, la metodología resulta útil y poco costosa, pues los costos logísticos, entre ellos los portuarios, tenderán a converger al promedio de costos portuarios de los países de la región. Este objetivo ha sido considerado en la revisión de tarifas máximas de ENAPU aprobadas por Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN (julio de 2004). Asimismo, fue aplicado en la determinación de la tarifa provisional del TPM (noviembre 2004)."

(El resaltado y subrayado es nuestro)

En esta cuarta experiencia regulatoria, los puertos seleccionados para el *benchmarking* fueron General San Martín (Pisco), Ilo, Arica e Iquique.

La quinta experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios, que en este caso se refiere al servicio de descarga/embarque de contenedores con grúas pórtico de muelle, se resume en las resoluciones N° 008-2009-CD/OSITRAN y N° 035-2009-CD/OSITRAN, las cuales fijan una tarifa provisional y tarifa final, respectivamente.

En cuanto a la selección de la metodología planteada para este servicio, se resumirá lo establecido en la resolución N° 008-2009-CD/OSITRAN, ya que en la resolución N° 35-2009-CD/OSITRAN,

acompañada por la Nota 089-2009-GRE-OSITRAN y publicada en el portal del OSITRAN, no están incluidas las páginas relacionadas con la metodología.

En ambas resoluciones se utiliza la metodología de costos incrementales y el flujo de caja descontado. No obstante, para el caso de la tarifa provisional, se menciona que no se utilizó la metodología del *benchmarking* debido a que los puertos internacionales ofrecían servicios que diferían en alcance al servicio que deseaba ofrecer ENAPU. Por ejemplo, en SPRBUN (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura), el servicio de utilización de grúas pórtico no incluía el operador de la grúa; mientras que en ENAPU, sí. En el caso de San Antonio Terminal Internacional (STI) y Terminal Pacífico Sur en Valparaíso (TPS), el servicio de descarga y embarque de contenedores con grúas pórtico constituía uno de los servicios, además de los de transferencia, manipuleo en almacén, trinca/destrinca, y otros empaquetados bajo el servicio de transferencia de carga.

En resumen, se decidió no utilizar el *benchmarking* debido a que no se pudo obtener una muestra comparable. Es así que en la Resolución N° 008-2009-CD/OSITRAN se concluye lo siguiente:

"Como se puede observar, la principal limitación para utilizar esta metodología en la fijación de la tarifa provisional, es que no existe uniformidad entre los puertos. En otras palabras, los puertos ofertan servicios completamente diferentes a los que ofrecerá el Terminal Portuario del Callao, en tal sentido no son comparables. Por lo tanto, con el fin de determinar la tarifa provisional, el Regulador considera pertinente utilizar otra metodología, por ejemplo, Costos Incrementales bajo un flujo de caja de caja descontado."

(El resaltado y subrayado es nuestro)

En cuanto a la sexta experiencia regulatoria, OSITRAN mediante Informe N° 005-12-GRE-GAL-OSITRAN contenido en la Resolución N° 021-2012-CD-OSITRAN, ha manifestado que la metodología de tarifación comparativa no es apropiada para fijar la tarifa por los servicios de embarque/descarga de carga de proyecto, re-estiba de carga fraccionada y re-estiba de carga rodante. La razón por la cual no se utiliza esta metodología es que los terminales portuarios de la muestra propuestos por la APN enfrentan un marco regulatorio distinto al del Terminal Norte y por el supuesto de que los terminales de la muestra se encuentran en mercados donde no existe competencia. Con base en estos dos argumentos, uno de los cuales es un supuesto, se manifestó que es muy probable que al utilizar los terminales portuarios de la muestra se traslade las rentas económicas positivas al Terminal Norte, lo que contradice la teoría de la regulación económica. Al respecto, dicho informe señala textualmente lo siguiente:

- "81. (...) debemos agregar que los terminales portuarios utilizados por la APN para efectuar las comparaciones, consideran a los servicios especiales materia del presente análisis como servicios no regulados (ver cuadro 2); mientras que, en el caso de APMT, estos mismos servicios serán sujetos a regulación tarifaria (...)
- 82. ***El hecho que los servicios materia del presente análisis, no sean regulados en los terminales portuarios de la muestra es de suma importancia. Ello, debido a que no se tiene certeza si esos servicios en los otros terminales son prestados en condiciones de competencia o no y, por tanto, si sus tarifas están orientadas a costos o no.***

83. En caso esos servicios en los otros terminales no sean prestados en condiciones de competencia, entonces es muy probable que las tarifas de esos servicios en los otros terminales se encuentren por encima de costos, y por lo tanto, las empresas concesionarias tendrían beneficios económicos mayores a cero en la prestación de tales servicios.
84. Teniendo en consideración lo anterior, no sería apropiado utilizar la metodología del Benchmarking a efectos de fijar las tarifas para los servicios materia del presente análisis, pues se estaría comparando terminales portuarios que no poseen características similares y, por ende, se estaría contradiciendo lo señalado por la teoría de la regulación económica, en el extremo de que la empresa regulada debe obtener rentas económicas iguales a cero."

(El subrayado es nuestro)

Es por lo anterior que en esta sexta experiencia regulatoria se resolvió que la metodología de benchmarking no es apropiada y se decide utilizar la metodología de costos incrementales.

La séptima experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios, que en este caso se refiere al servicio de tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, se resume en las resoluciones N° 010-2013-CD/OSITRAN, N° 038-2013-CD/OSITRAN, N° 060-2013-CD/OSITRAN y N° 073-2013-CD/OSITRAN y en los informes que la sustentan, las cuales fijan una tarifa provisional y tarifa final.

En cuanto a la selección de la metodología planteada para este servicio, se describe lo establecido en el numeral 65 de la propuesta de fijación de tarifa máxima que forma parte de la resolución N° 038-2013-CD/OSITRAN, en la cual se manifiesta la razón por la cual se decidió utilizar la metodología de tarificación comparativa¹³:

- "65. En el caso particular del servicio especial tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa, resulta conveniente utilizar la metodología de benchmarking, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.

(El resaltado y subrayado es nuestro)

La octava experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios, que en este caso se refiere al servicio de uso de barreras de contención, se resume en las resoluciones N° 039-2012-CD/OSITRAN, N° 015-2013-CD/OSITRAN, N° 047-2013-CD/OSITRAN, N° 063-2013-CD/OSITRAN y N° 002-2014-CD/OSITRAN y en los informes que la sustentan, las cuales fijan una tarifa provisional y tarifa final.

En cuanto a la selección de la metodología planteada para este servicio, se describe lo establecido en varios numerales de la propuesta de fijación de tarifa máxima que forma parte de la resolución N° 63-2013-CD/OSITRAN, en la cual se manifiesta la razón por la cual se decidió utilizar la metodología de tarificación comparativa:

¹³ Lo mencionado en el numeral 65 de esta Propuesta también se encuentra en el numeral 70 del Informe N° 005-13-GRE-GAL-OSITRAN que sustenta la resolución N° 010-2013-CD/OSITRAN y en el numeral 53 del documento que fija la tarifa definitiva del servicio especial y que sustenta la resolución N° 060-2013-CD/OSITRAN.

- “56. De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la resolución N° 015-2013-CD-OSITRAN, la metodología utilizada para la determinación de la tarifa es la tarificación comparativa o benchmarking.
57. Resulta conveniente utilizar esta metodología debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos, esto es, la cadena logística marítima para hidrocarburos u otros graneles líquidos en los diferentes terminales portuarios tienden a operar de manera similar.
79. Como se mencionó anteriormente, para la determinación de la tarifa se utilizó la metodología de tarificación comparativa o benchmarking, la cual es definida en el Anexo I, Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria del RETA, de la manera siguiente:

“Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarificar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”

[El subrayado es nuestro]

80. En el RETA se precisa que algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria.
81. Sin embargo, sus ventajas radican en los menores costos regulatorios que genera, sobre todo cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología puede medirse el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.
82. En el caso particular del Servicio especial Uso de barreras de contención, resulta conveniente utilizar la metodología del benchmarking, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.
83. Para poder aplicar la metodología, el primer paso fue seleccionar una muestra representativa de tarifas cobradas por el servicio bajo análisis, para lo cual se tuvieron en consideración tres aspectos: (i) disponibilidad de información, (ii) servicios comparables y (iii) valores extremos.”

(El resaltado y subrayado es nuestro)

La novena experiencia regulatoria en fijación de tarifas por servicios portuarios, que en este caso se refiere al servicio de incremento de productividad en el embarque/desembarque de carga

fraccionada y granel sólido, se resume en las resoluciones N° 001-2014-CD/OSITRAN, N° 015-2014-CD/OSITRAN, N° 033-2014-CD/OSITRAN y N° 051-2014-CD/OSITRAN y en los informes que la sustentan, las cuales fijan una tarifa provisional y tarifa final.

En cuanto a la selección de la metodología planteada para este servicio, se describe lo establecido en varios numerales de la propuesta de fijación de tarifa máxima que forma parte de la resolución N° 033-2014-CD/OSITRAN, en la cual se manifiesta la razón por la cual se decidió utilizar una combinación de elasticidad tarifa-rendimiento con un benchmarking:

"d) Metodología de fijación

81. *Cuando el Regulador establece tarifas en los mercados, el objetivo no es sólo reducir el poder de mercado de las empresas monopólicas, sino buscar que se generen eficiencias en costos.*
82. *En este contexto, la tarifa por el Servicio Especial de "Provisión de equipos para Incrementar Productividad a Solicitud del Usuario"—para carga fraccionada o sólida a granel- debe incentivar que el Concesionario genere dichas eficiencias durante la prestación del servicio.*
83. *Como se mencionó anteriormente, en la propuesta de APMT la tarifa se fija en función del tiempo de uso de los equipos que se destinan a brindar este Servicio especial, sin embargo, esto conlleva el riesgo de que el Concesionario emplee un mayor número de equipos en cada operación, con la finalidad de recaudar mayores ingresos.*
84. *Para reducir el riesgo de este comportamiento, la metodología que utilizará OSITRAN consiste en establecer la tarifa en función del incremento de productividad solicitada por el usuario. De esta forma, a mayor rendimiento demandado por el usuario mayor será la tarifa (y viceversa) que éstos deberán pagar al Concesionario. Ello, en el entendido que brindar una atención con mayores niveles de rendimiento a los exigidos por el Contrato de Concesión implica que el Concesionario utilice equipamiento y personal adicional, que involucra mayores costos. Así, la tarifa es calculada en función de la productividad requerida por el usuario, sobre la base de la elasticidad tarifa-rendimiento estimada para una muestra comparable de terminales portuarios, quedando a decisión del Concesionario la selección de la cantidad y combinación óptima de insumos que le permita lograr el nivel de productividad pactado con el Usuario. De este modo, se generan incentivos adecuados al Concesionario para su comportamiento eficiente.*

e) Determinación de la elasticidad tarifa-rendimiento

85. *Para calcular la tarifa del servicio especial, se realizó un ejercicio de benchmarking con la finalidad de comparar tarifas y rendimientos establecidos por los diferentes Contratos de Concesión para el servicio de embarque o descarga de carga fraccionada y a granel en diferentes puertos.*
86. *A partir de la muestra disponible, se estimó la elasticidad tarifa-rendimiento utilizando un modelo de elasticidad constante simple..."*

(El resaltado y subrayado es nuestro)

En función de lo analizado en estas nueve (09) experiencias regulatorias, se puede observar que la metodología a la que se le ha otorgado la primera prioridad es la de tarificación comparativa por la cual ha sido la principal metodología utilizada en la fijación de tarifas por servicios portuarios, y los casos excepcionales en la que no fue utilizado, por no considerarse apropiado, recién se pasó a utilizar otra metodología que fue la de costos incrementales o una combinación de regresión econométrica de elasticidad tarifa-rendimiento basada en una muestra de terminales portuarios.

7.2.2 Metodología óptima: Tarificación comparativa

Sobre la base de los criterios establecidos en las nueve experiencias regulatorias anteriormente resumidas y con el fin de considerar los principios de consistencia y predictibilidad, la selección de la metodología para la propuesta de fijación de tarifa por el servicio "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves", que se realiza en esta sección, se analiza en primer lugar si la metodología de tarificación comparativa es la adecuada u óptima. Se puede adelantar que el servicio bajo análisis posee ciertas características que conllevan a considerar la metodología del benchmarking como óptima. En segundo lugar, se analiza si la metodología de costos incrementales es adecuada para el servicio bajo análisis. Al respecto, se demuestra que esta metodología no es adecuada para establecer una tarifa por el servicio bajo análisis.

a. Definición de metodologías: costos incrementales y tarificación comparativa

Respecto de la metodología de costos incrementales, el RETA de OSITRAN, la define como sigue:

"Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos que se derivan de proveer un servicio adicional. El costo incremental se refiere a los costos creados por cambios discretos en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de gastos de capital. Si el servicio deja de prestarse, no se producen efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios."

Esta metodología puede ser utilizada, cuando los costos adicionales que impone la provisión de un servicio nuevo o la atención de un usuario adicional, son claramente identificables y separables de la estructura general de costos de la empresa; o existen drivers que permiten objetivamente asignarle costos a dicho servicio."

(El subrayado es nuestro)

En cuanto a la metodología de tarificación comparativa (benchmarking), el RETA de OSITRAN, la define como sigue:

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico."

(El subrayado es nuestro)

b. Metodología de tarificación comparativa: óptima

En las experiencias regulatorias descritas anteriormente, se han planteado una serie de criterios que limitan la aplicación de la metodología de tarificación comparativa. Entre estas limitaciones se encuentran las siguientes:

- i. No identificación de una muestra de terminales portuarios donde exista diferenciación entre el servicio bajo análisis y el servicio estándar.
- ii. No compatibilidad en el alcance de servicio bajo análisis respecto de los servicios en puertos internacionales.
- iii. Comparación no efectiva, es decir, que el servicio bajo análisis no pueda ser comparado con servicios que posean el mismo alcance.
- iv. Traslado de rentas económicas

Del análisis de los tarifarios públicos de terminales portuarios de la región, se ha podido identificar que existen varios terminales portuarios que prestan el servicio bajo análisis y cobran por ello una tarifa especial o independiente de la tarifa por servicio estándar que se le aplica a la mercancía a granel sólido.

En ese sentido, se deduce que el cobro de una tarifa independiente por el retiro/colocación de separadores artificiales es una práctica internacional aceptada.

Asimismo, en los terminales portuarios donde se ha encontrado información, el alcance del servicio bajo análisis coincide con el que se ofrece en estos puertos internacionales; por tanto, la segunda limitante descrita anteriormente no aplica para el servicio bajo análisis.

Por otro lado, los terminales tomados en la muestra enfrentan competencia, como sucede en aquellos que se encuentran en Chile. Al considerar este tipo de terminales portuarios, se elimina o reduce al máximo el riesgo de que se obtenga beneficios mayores que cero. Además, como se verá más adelante, al considerar la muy baja demanda por el servicio bajo análisis, los ingresos serán mínimos y por ende no existe forma de obtener rentas económicas.

Por tal razón, se justifica proponer a la metodología de tarificación comparativa como la óptima para fijar las tarifas que plantea APMT Callao por el servicio de "retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves". La aplicación de esta metodología se encuentra acorde con la experiencia regulatoria en servicios portuarios por lo que también se encuentra en concordancia con los principios de predictibilidad, consistencia y eficiencia señalados en el RETA.

c. Metodología de costos incrementales: desventajas

Al considerar las características del servicio bajo análisis, y conjugándolas con los criterios considerados en las experiencias regulatorias y principios establecidos en el RETA, se puede mencionar que dichas características debilitan la utilización de la metodología de costos incrementales. Entre ellas se encuentran:

- Demanda incierta o demanda nula en los próximos años de operaciones de colocación o retiro de separadores artificiales por el Terminal Norte, y
- Costos fijos difíciles de asignar

Las características anteriormente citadas de por sí no harían apropiado que se utilice la metodología de costos incrementales. Asimismo, si se considera que existe una demanda incierta y pequeña, se estima que un análisis costo beneficio de la regulación arrojaría que es preferible la metodología de tarificación comparativa a la de costos incrementales u otro tipo de metodología basada en costos.

c.1 Demanda futura incierta o nula

Tal como se ha mencionado en la sección 6 "Análisis de la demanda" de la presente Propuesta Tarifaria, existe una demanda futura incierta respecto del movimiento futuro de operaciones de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, que incluso podría ser nula en el futuro.

Uno de los inputs básicos para el desarrollo de la metodología de costos incrementales es la proyección de la demanda futura, ya que de ella depende la cuantificación de los costos incrementales y los resultados de la tarifa. En ese contexto, la proyección de la demanda debe ser confiable y, si es posible, robusta técnicamente. Si esta demanda es incierta, entonces los resultados que se alcance con la metodología anterior no son confiables, lo que puede llevar a una subestimación o sobreestimación de la tarifa que puede afectar al concesionario o a los usuarios finales del Terminal Norte.

Asimismo, siguiendo el precedente establecido en la Resolución 063-2005-CD/OSITRAN - que señala que ante proyecciones de tráfico inciertas no se justificaría la realización de proyecciones y la construcción de flujos de caja o costos incrementales o costos totalmente distribuidos - y de acuerdo con el principio de predictibilidad que señala que el OSITRAN procurará utilizar criterios de decisión similares ante situaciones o circunstancias de similares características, se considera que el OSITRAN debe utilizar el mismo criterio para el presente servicio bajo análisis. En otras palabras, ante la demanda incierta de las operaciones de colocación/retiro de separadores artificiales y siguiendo el criterio establecido en la resolución mencionada anteriormente, no se justifica para el servicio bajo análisis la realización de proyecciones, la construcción de flujos de caja o costos incrementales o costos totalmente distribuidos.

c.2 Costos comunes difíciles de asignar

En la definición del RETA de costos incrementales (ver apartado "a" de esta sección), se menciona que esta metodología puede ser utilizada cuando existen drivers que pueden asignar de forma objetiva los costos generales de la empresa. En otras palabras, si determinados costos comunes (fijos y variables) utilizados para atender diversos servicios no pueden ser asignados de forma objetiva a los diversos servicios que comprometen dichas inversiones, entonces existe una limitante o desventaja importante en la utilización de la metodología de costos incrementales.

En el caso del retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, este servicio comparte costos comunes que son utilizados también por otros servicios. La asignación de estos

costos comunes es complejo (alto costo para asignar); además, la objetividad de asignación demandaría un esfuerzo importante sino es arbitrario en caso de lograrlo.

El principal recurso común que se utiliza es el muelle y/o amarradero. Al respecto, el tiempo que demoran las operaciones de retiro o colocación de separadores artificiales suele ser bastante prolongado. Durante este tiempo es normal que no se efectúe ninguna otra operación, sea de descarga, embarque u otra en la nave, por lo que el amarradero y muelle es destinado exclusivamente a prestar este servicio. Asimismo, el muelle es utilizado para el desembarque de los materiales que fueron utilizados en la separación o el embarque de los materiales que serán utilizados para la colocación de separadores.

En este contexto, una distribución del costo común del muelle o asignación de una parte de este costo común a la prestación del servicio de retiro/colocación de separadores artificiales demandaría un análisis bastante complejo y exhaustivo. Aun si se realizara dicho análisis, no se garantiza una asignación objetiva de los costos comunes.

Existen otros costos comunes que se pueden mencionar, tales como gastos administrativos, equipos de comunicación, adquisición de seguros personales, costos de entrenamiento de personal, entre otros.

Por la anterior razón, que se resume en la dificultad y poca probabilidad de realizar una asignación objetiva de los costos comunes para prestar el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales, se puede deducir que existe una limitante o desventaja adicional (que se suma al de la demanda incierta) en la utilización de la metodología de costos incrementales.

c.3 Costo beneficio de la regulación basada en metodología de costos

La metodología de costos incrementales por su propia naturaleza conlleva, por lo general, a un costo regulatorio relativamente alto si se la compara, por ejemplo, con la metodología del *benchmarking*.

No obstante, es importante recordar que existen diversas limitaciones que imposibilitarían hacer efectiva la metodología de costos incrementales para el servicio bajo análisis. Si se quisiera insistir con una metodología basada en costos, se tendría que abarcar la metodología de Costos Totalmente Distribuidos (CTD), en la que un input esencial es desarrollar o contar con la contabilidad ABC (*Activity Based Cost*).

Si a lo anterior se suma que la regularidad del servicio es incierto e incluso podría ser nulo en el mediano plazo y en concordancia con el principio de costo-beneficio de la regulación descrita en el artículo 18 del RETA, se estima que el costo de desarrollar una metodología basada en costos podría superar los supuestos beneficios que se obtenga de la aplicación de esta metodología.

Se puede concluir, entonces, que existen varios inconvenientes que limitan la efectividad y eficacia de utilizar la metodología de costos incrementales, por lo que se prosigue con el análisis de aplicabilidad y efectividad de la metodología del *benchmarking*.

8. PROPUESTA TARIFARIA

Al analizar la información pública de los terminales portuarios nacionales e internacionales de la región se ha encontrado que en cuatro de ellos se presta y se cobra una tarifa por el servicio bajo análisis, tal como se puede observar en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 3
Puertos o terminales portuarios con información pública
considerados para el benchmarking

País	Puerto	Terminal Portuario	Denominación Servicio	Unidad de cobro	Tarifa
Chile	San Antonio	Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7,000.00
Chile	Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3,900.00
Chile	Puerto Angamos	Puerto Angamos	Confección de mamparos	Turno	963.41
Chile	San Vicente	San Vicente Terminal Internacional	Trabajadores extras (por Mamparos falsos)	Hombre/turno	150.00
Chile	Puerto de Coronel	Puerto de Coronel	Valor hombre - turno (para mamparos falsos)	Hombre/turno	120.00

Fuente: Tarifarios y Manual de servicios públicos de los terminales portuarios
Elaboración: El Consultor

Se tiene conocimiento de que en el Puerto del Callao, las líneas navieras cargan al consignatario montos superiores a los USD 10 mil por el retiro o colocación de cada mamparo dentro de una bodega; no obstante, esto no puede ser demostrado con los documentos sustentatorios correspondientes. También se tiene conocimiento de que en otros puertos nacionales se brinda el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales, pero no se cuenta con facturas que demuestren el precio que se cobra por este servicio.

APMT Callao considera que la unidad de cobro más adecuada por razones de simplicidad y aplicabilidad es una tarifa por operación de retiro o colocación y no una tarifa basada por hombre turno o cuadrilla turno que se dedique al servicio. Por lo anterior, la muestra relevante estaría conformada únicamente por Puerto Panul y Antofagasta Terminal Internacional.

Sobre la base de la muestra representativa, APMT Callao propone la tarifa de USD 5,450 por unidad de mamparo retirado o colocado en una bodega de la nave (ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4
Tarifas propuesta para el servicio retiro/colocación de separadores artificiales
en las bodegas de las naves

Terminal Portuario	Denominación Servicio	Unidad de cobro	Tarifa
Puerto Panul	Retiro separaciones artificiales	Cada una	7,000.00
Antofagasta Terminal Internacional (STI)	Confección mamparo graneles	Mamparo	3,900.00
Promedio		Por separador artificial	5,450

Es importante señalar que una de las ventajas de la propuesta tarifaria en base a la metodología de tarificación comparativa es que los ingresos derivados de la propuesta tarifaria no conllevan la obtención de rentas económicas.

Se estima que los ingresos que se obtendrían por el servicio bajo análisis, considerando la tarifa propuesta, estarían entre US\$ 27 mil y US\$ 38 mil anualmente. Este rango de ingresos representa

menos del 0.04% de los ingresos totales que se ha obtenido al cierre del año 2015 por servicios portuarios (USD 113.2 millones)¹⁴. Por ende, no se obtendría rentas económicas por la prestación del servicio bajo análisis.

El análisis de los ingresos en forma dinámica (para los próximos 10 años) arrojaría que la participación de los ingresos por el servicio bajo análisis sería menor inclusive, porque lo más probable es que la demanda se mantenga o disminuya progresivamente hasta ser nula. Esto refuerza la afirmación que no se obtendría rentas económicas con la tarifa propuesta.

9. INFORMACIÓN FINANCIERA AUDITADA

La información financiera auditada de APMT Callao del año 2014 se encuentra adjunta en el Anexo N° 3 del presente documento.

10. CONCLUSIONES

El servicio especial objeto de fijación tarifaria se denomina "**retiro/colocación de separadores artificiales de las bodegas de las naves**". Este servicio posee dentro de su alcance las siguientes actividades:

- En el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales.

Este servicio no está previsto en el Contrato de Concesión del Terminal Norte, y se caracteriza por ser derivado de la explotación de la infraestructura portuaria. Asimismo, INDECOPI ha señalado que este servicio se presta en un mercado donde no existen condiciones de competencia.

APMT Callao ha considerado conveniente utilizar la metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) para proponer al OSITRAN la tarifa máxima por el servicio de retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, ya que dicha metodología cumple con los principios de predictibilidad, consistencia, equidad, eficiencia y costo-beneficio de la regulación señalados en el RETA.

APMT Callao propone la tarifa máxima de USD 5,450 por cada operación de retiro o colocación. La tarifa será facturada al consignatario de la carga o su representante, salvo que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario.

Por último, la tarifa que se propone generaría ingresos que representarían menos del 0.04% del total de ingresos que se ha facturado en el 2015 por servicios portuarios, lo que significa que no se genera rentas económicas (beneficios económicos por encima de los recomendable).

¹⁴ Este monto de ingresos del 2015 es preliminar aunque se estima que el ingreso auditado no variará.

ANEXO N° 1:
COPIA DEL PODER DEL REPRESENTANTE
LEGAL DE APM TERMINALS CALLAO



2000

FOIPA b7-D b7-E
DATE 02-12-2000
FOIPA b7-D b7-E
DATE 04-04-2000
FOIPA b7-D b7-E
DATE 02-04-2000

I<PER41572431<9<<<<<<<<<<<<
8110088M2104245PER<<<<<<<<<8
DE<LA<PUENTE<<DIEGO<ALFREDO<<



CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO
CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO	CONSTANCA DE SUFRAGIO

Departamento	Unidad	Fecha
0000	0000	9/24/1504

CALL LEBRON 45 YERSON 187 001 301

Downloaded from <http://www.jstor.org/stable/2304290> on Tue, 10 Jun 2014 21:04:21



sunarp

Superintendencia Nacional
de los Registros Públicos

Zona Registral N° IX - Sede Lima
OFICINA LIMA



**REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS
LIBRO DE SOCIEDADES
VIGENCIA DE PODER**

EL que suscribe CERTIFICA, que:

En el asiento C0006 (numeración rectificado por el asiento C0007) de la Partida N° 12653831, correspondiente a la sociedad denominada "APM TERMINALS CALLAO SOCIEDAD ANONIMA", consta registrado y vigente el acta de Sesión de Directorio del 29/09/2011, mediante la cual se acordó Modificar la sección III bdel Régimen de Poderes de la Sociedad, la cual quedará redactada de la siguiente manera

Tipo C: Conformado por :

c) el Gerente Legal y de Relaciones Laborales, DIEGO ALFREDO DE LA PUENTE SALAZAR, identificado con DNI N° 41572431, o quien ocupe dicho cargo en el futuro.

(...)

2) Modificar el numeral 9.1 del Régimen de Poderes de la Sociedad, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "9.1 Abrir, operar, hacer abrir y cerrar cuentas corrientes, cuentas de ahorro, cuentas a plazos, cuentas de avance y otras cuentas en los bancos o instituciones financieras o crediticias nacionales y/o extranjeras en cualquier tipo de moneda. Asimismo, solicitar y aceptar sobregiros en cuentas, contratar el alquiler de cajas de seguridad, abrirlas, operarlas, cerrarlas y cancelarlas en cualquier momento. Solicitar cartas fianzas bancarias, así como firmar, girar, girar con saldo, girar sobre saldos acreedores, aceptar, endosar, protestar, descontar, poner en cobranza y renovar cheques. Girar, endosar, descontar, aceptar, avalar, protestar, emitir, cobrar y dar en garantía letras de cambio, pagarés, vales y en general cualquier otro título valor o documentación crediticia;

3) Modificar el numeral 14 del Régimen de Poderes de la Sociedad, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "**14. Facultades de Representación Procesal. 14.1 (Modificado C00008)** 14.2 Representar a la Sociedad ante toda clase de autoridades administrativas, políticas, policiales, municipales, entidades públicas y privadas para efectos de cualquier tipo de procedimiento, formulando ante ellos todo género de escritos, solicitudes y recursos administrativos. Firmar y presentar en nombre de la Sociedad, declaraciones juradas que la ley exige ante los órganos recaudadores de tributos del gobierno central, regional o municipal, realizando el pago de los mismos a que haya lugar. Interponer reclamaciones, reconsideraciones, apelaciones, revisiones y cualquier otro recurso administrativo. Desistirse o renunciar a derechos frente al fisco, acogerse a las amnistías y condonaciones de deudas tributarias, gestionar y cobrar la devolución de tributos ante la administración fiscal o cualquier otro organismo de gobierno encargado de la administración y cobranza de tributos, otorgando las cancelaciones correspondientes, y Pactar con la administración tributaria del gobierno central, regional o municipal del

HECTOR RAUL CACHO RODRIGUEZ
Abogado Certificador
Zona Registral N° IX - Sede Lima

aplazamiento y/o fraccionamiento del pago de las deudas tributarias. 14.3 Representar a la Sociedad ante el Indecopi en procedimientos ante todas sus comisiones y oficinas en toda clase de trámites y procedimientos, incluidos pero no limitados a la protección al consumidor, competencia desleal, libre competencia, publicidad, concursos, así como derechos de propiedad industrial e intelectual, tales como marcas, lemas comerciales y nombres comerciales, marcas colectivas, denominaciones de origen e indicaciones geográficas, así como patentes de invención, modelos de utilidad, certificados de protección, registro de circuitos integrados, diseños industriales, certificados de obtentos, procedimientos de mantenimiento de vigencia de solicitud o registro de patentes, modificaciones al registro y variedades vegetales, secretos industriales y/o comerciales, derechos de autor y derechos conexos, de conformidad con la legislación peruana. Asimismo, podrá realizar sobre cualquier derecho de propiedad industrial o intelectual, entre otros actos, cesiones, transferencias a título oneroso o gratuito, solicitudes de registro, renovaciones, modificaciones de registros, así como recibir, presentar y contestar cualquier clase de escritos de parte, interponer oposiciones y contestar oposiciones formuladas por terceros, así como absolver cualquier clase de requerimientos efectuados por cualquiera de los órganos funcionales del Indecopi, ofrecer medios probatorios, conciliar, transigir, desistirse, informar oralmente, interponer recursos impugnativos, efectuar peticiones, desistirse de ellas, pagar derechos y/o tasas, recabar certificados y notificaciones de actos administrativos, así como llevar a cabo cualquier otro acto vinculado al ejercicio de los derechos de propiedad industrial e intelectual anteriormente citados. 14.4 Representar a la Sociedad con las más amplias facultades de representación ante toda clase de autoridades administrativas; y en cuanto procedimiento administrativo surja, sin limitarse a la representación frente al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), a la Dirección General de Capitanía de Puertos y al Indecopi. 14.5 En materia tributaria y de aduanas, representar a la Sociedad ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), y en general ante cualquier tipo de cualquier autoridad tributaria o cuerpo colegiado, tal y como el Tribunal Fiscal, a fin de intervenir en procesos contenciosos, no contenciosos y de ejecución coactiva, con facultades para presentar declaraciones o interponer reclamos, recursos de reconsideración, apelaciones, quejas, revisión y otros medios de impugnación; siendo capaces de presentar oposiciones, compensaciones, deducir prescripciones; así como presentar todo tipo de solicitudes, tales como de aplazamiento y/o fraccionamiento de impuestos o deuda aduanera, y por lo tanto hacer uso de los beneficios o amnistías y otras atribuciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, representar a la Sociedad ante los distintos órganos e instancias de la administración tributaria, incluyendo Sunat Tributos, Sunat Aduanas, municipalidades provinciales y/o distritales, así como ante cualquier otro órgano de la administración tributaria señalado por ley; presentar y suscribir todo tipo de escritos, recursos o documentos y, en general, realizar cualquier acto o gestión ante tales órganos. 14.6 Representar a la Sociedad ante los juzgados y tribunales laborales en todas las divisiones e instancias, ante la autoridad administrativa de trabajo, la Oficina de Normalización Previsional (ONP), y Seguro Social del Perú (ESSALUD), con las facultades generales y especiales establecidas en los artículos 74° y 75° del Código Procesal Civil; participar y representar a la Sociedad en negociaciones colectivas y en procedimientos de huelga, representar a la Sociedad en los casos de controversia laboral tratados en arbitraje; participar y representar a la Sociedad en inspecciones laborales y en cualquier procedimiento que pueda ser iniciado como resultado del mismo. En general, representar a la Sociedad ante el Ministerio del Trabajo y juzgados y tribunales laborales en todas las divisiones e instancias, respectivamente, con motivo de reclamaciones individuales o colectivas y/o demandas que la Sociedad podría presentar o que sus

trabajadores y/o trabajadores de terceras empresas presenten contra ella, estando facultado para iniciar o contestar demandas y reclamaciones, aceptarlas, celebrar conciliaciones, otorgar juramento, reconocer y tachar documentos, tales como pagos y cancelaciones directamente o por consignación y, en general, ejercer toda clase de actos previstos en la citación. Asimismo, modificar y resolver contratos de trabajo, celebrar y presentar ante cualquier autoridad laboral competente contratos a plazo fijo o sujetos a modalidad, y/o acuerdos de negociaciones colectivas;

4) Modificar el numeral 16 del Régimen de Poderes de la Sociedad, el cual quedará redactado de la siguiente manera: "**16. Otros Poderes.** 16.1 Celebrar contratos de garantía y de estabilidad legal con el Estado Peruano. 16.2 Celebrar todo tipo de contratos de fideicomiso, ya sea como fideicomitente o fideicomisario, sobre toda clase de bienes muebles o inmuebles y de servicios o agencias y, en general, celebrar y participar en representación de la Sociedad en toda clase de actos y contratos, ya sean civiles, comerciales, financieros, bancarios, de seguros o de cualquier otro tipo, incluyendo las facultades de disposición de derechos sustanciales y de afectación o gravamen de cualquier tipo, con las entidades bancarias, financieras o de seguros. 16.3 Aprobar actos de disposición de activos de la Sociedad en cualquier modalidad. 16.4 Aprobar la depreciación de activos y la provisión de cuentas por cobrar, entre otros, por un monto máximo de \$ 25,000.00 (Veinticinco mil y 00/100 Euros) o su equivalente en moneda nacional o en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. 16.5 Delegar a terceros las facultades concedidas en virtud del presente documento, las cuales pueden ser sustituidas o revocadas cuando se considere apropiado y de la forma más conveniente para los intereses de la Sociedad. 16.6 Transferir marcas de productos o servicios, patentes sobre inventos, así como celebrar los respectivos contratos y formatos.-

Asimismo en el asiento C00001 rectificado por el asiento D00002 y D00005 de la Partida consta registrado el acuerdo de JUNTA DE ACCIONISTAS DEL 25 DE MAYO DEL 2011, DONDE SE ACORDÓ:

6. DEJAR SIN EFECTO LA ESTRUCTURA DE PODERES CONTENIDA EN LA TERCERA DISPOSICIÓN FINAL DE LA CLÁUSULA CUARTA DEL PACTO SOCIAL, (...). DE MODO QUE LA REDACCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE PODERES ES LA SIGUIENTE:

ESTRUCTURA DE PODERES

EL SIGUIENTE RÉGIMEN DE PODERES SERÁ DE APLICACIÓN PARA LA SOCIEDAD:

1. APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE PODERES.

2. APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE LA SOCIEDAD

3. APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE LA SOCIEDAD.

4. DESEMBOLSOS DE DINERO

4.1 APROBACIÓN DE PRESUPUESTOS EN GENERAL.

4.2 APROBACIÓN DE PRESUPUESTOS SIN LIMITE DE MONTOS.

4.3 APROBACIÓN DE CADA UNO DE LOS PUNTOS QUE CONFORMAN EL PRESUPUESTO, HASTA POR UN MONTO MÁXIMO DE € 2'000,000.00 (DOS MILLONES Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

4.4 APROBACIÓN DE CADA UNO DE LOS PUNTOS QUE CONFORMAN EL PRESUPUESTO, INCLUSIVE HASTA POR UN MONTO QUE EXCEDA EL MISMO EN 5%, SIEMPRE QUE DICHO EXCESO NO SEA MAYOR A € 100,000.00 (CIEN MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (POR CADA ÍTEM).

4.5 APROBACIÓN DE CADA UNO DE LOS PUNTOS QUE CONFORMAN EL PRESUPUESTO, HASTA POR UN MONTO DE € 10,000.00 (DIEZ MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

5. APROBACIÓN DE PROYECTOS: APROBAR LA MODIFICACIÓN DE LA CALIDAD, CLASE, ALCANCES O ÁMBITO DE APLICACIÓN DE CUALQUIER TIPO DE PROYECTO PREVIAMENTE APROBADO POR LA SOCIEDAD.

6. COMPRAS:

6.1 APROBACIÓN DE EMPRESAS PARA QUE SE INTEGREN COMO PROVEEDORES DE LA SOCIEDAD.

6.2 CELEBRAR, MODIFICAR, EJECUTAR Y RESOLVER TODO TIPO DE CONTRATOS NOMINADOS E

Abogado
Zona Registral N° IX - Sede Lima

INNOMINADOS DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN CIVIL PERUANA, INCLUYENDO PERO NO LIMITÁNDOSE A: COMPRAVENTA, PERMUTA, SUMINISTRO, DERECHOS DE SUPERFICIE, DONACIÓN, DACION EN USO, USUFRUCTO, MUTUO, LEASING (ARRENDAMIENTO FINANCIERO), SUB-LEASING, DEPOSITO, LOCACIÓN Y/O PRESTACIÓN DE SERVICIOS, CONTRATOS DE ENSAMBLAJE O SERVICIOS DE MANUFACTURA, CONSIGNACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIO, CONSTRUCCIÓN Y REMODELACION, OTORGAR O ACEPTAR DERECHOS DE SUPERFICIE, SERVIDUMBRE, MANDATO CON O SIN REPRESENTACIÓN, CESIÓN DE POSICIÓN CONTRACTUAL, MUTUO DISENSO, TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES, CONTRATOS ASOCIATIVOS (JOINT

VENTURE, ASOCIACIÓN EN PARTICIPACIÓN Y/O CONSORCIO), FRANQUICIA, REPRESENTACIÓN COMERCIAL, AGENCIA COMERCIAL, RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIONES, REFINANCIAMIENTO DE OBLIGACIONES, ADMINISTRACIÓN, CONTRATOS O ACUERDOS DE ADJUDICACIÓN EN PAGO, Y CONTRATOS DE OPCIÓN, PREPARATORIOS Y/O CONTRATOS FUTUROS. SUSCRIBIR, MODIFICAR, EJECUTAR Y TERMINAR SUBROGACIONES CONVENCIONALES, CANCELACIONES, COMPENSACIONES Y MUTUOS DISENSOS, ENTRE OTROS.

6.3 CELEBRAR, MODIFICAR, EJECUTAR Y RESOLVER TODO TIPO DE CONTRATOS, NOMINADOS E INNOMINADOS DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN CIVIL PERUANA, INCLUYENDO PERO NO LIMITÁNDOSE A: COMPRAVENTA, PERMUTA, SUMINISTRO, DERECHOS DE SUPERFICIE, DONACIÓN, DACION EN USO, USUFRUCTO, MUTUO, LEASING (ARRENDAMIENTO FINANCIERO), SUB-LEASING, DEPOSITO, LOCACIÓN Y/O PRESTACIÓN DE SERVICIOS, CONTRATOS DE ENSAMBLAJE O SERVICIOS DE MANUFACTURA, CONSIGNACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIO, CONSTRUCCIÓN Y REMODELACION, OTORGAR O ACEPTAR DERECHOS DE SUPERFICIE, SERVIDUMBRE, MANDATO CON O SIN REPRESENTACIÓN, CESIÓN DE POSICIÓN CONTRACTUAL, MUTUO DISENSO, TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES, CONTRATOS ASOCIATIVOS (JOINT VENTURE, ASOCIACIÓN EN PARTICIPACIÓN Y/O CONSORCIO), FRANQUICIA, REPRESENTACIÓN COMERCIAL, AGENCIA COMERCIAL, RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIONES, REFINANCIAMIENTO DE OBLIGACIONES, ADMINISTRACIÓN, CONTRATOS O ACUERDOS DE ADJUDICACIÓN EN PAGO, Y CONTRATOS DE OPCIÓN, PREPARATORIOS Y/O CONTRATOS FUTUROS. SUSCRIBIR, MODIFICAR, EJECUTAR Y TERMINAR SUBROGACIONES CONVENCIONALES, CANCELACIONES, COMPENSACIONES Y MUTUOS DISENSOS, ENTRE OTROS, CON UNA DURACIÓN DE HASTA DOS (2) AÑOS Y POR UN MONTO MÁXIMO DE € 2'000,000.00 (DOS MILLONES Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

6.4 CELEBRAR LOS CONTRATOS MENCIONADOS EN EL NUMERAL 6.3 QUE TENGAN UNA DURACIÓN DE HASTA UN (1) AÑO Y POR UN MONTO MÁXIMO DE 200,000.00 (DOSCIENTOS MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

6.5 CELEBRAR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS E INMUEBLES POR UN PERIODO DE HASTA CINCO (5) AÑOS.

6.6 APROBACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO EMITIDOS COMO CONSECUENCIA DE LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS.

6.7 APROBACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO EMITIDOS COMO CONSECUENCIA DE LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS POR UN MONTO MÁXIMO DE € 200,000.00 (DOSCIENTOS MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

6.8 APROBACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO EMITIDOS COMO CONSECUENCIA DE LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS, POR UN MONTO MÁXIMO DE 50,000.00 (CINCUENTA MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

6.9 APROBACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO POR UN MONTO MÁXIMO DE € 100,000.00 (CIENTO MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. 6.10 APROBACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO POR UN MONTO MÁXIMO DE € 10,000.00 (DIEZ MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

7. PAGOS:

7.1 EFECTUAR EL PAGO DE TODO TIPO DE TRIBUTOS.

7.2 EFECTUAR EL PAGO DE MULTAS Y PENALIDADES QUE LE SEAN IMPUESTAS A LA SOCIEDAD, POR UN MONTO MÁXIMO POR INCIDENTE DE € 100,000.00 (CIENTO MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

7.3 EFECTUAR EL PAGO DE LAS PLANILLAS DE LOS TRABAJADORES DE LA SOCIEDAD.

7.4 EFECTUAR EL PAGO DE HORAS EXTRAS.

7.5 EFECTUAR EL PAGO DE RECLAMACIONES O INDEMNIZACIONES MEDICAS. 7.6 EFECTUAR EL PAGO DE VIAJES AL INTERIOR DEL PAÍS.

7.7 EFECTUAR EL PAGO DE VIAJES AL EXTERIOR DEL PAÍS.

7.8 EFECTUAR EL PAGO DE VIÁTICOS DE VIAJE POR UN MONTO MÁXIMO DE € 1,000.00 (UN MIL Y

RODRIGUEZ
Cofundador y Director General
Sede Lima

00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. 7.9 EFECTUAR EL PAGO DE GASTOS DE VIAJES AL INTERIOR Y AL EXTERIOR DEL PAÍS.

7.10 EFECTUAR EL PAGO DE GASTOS DE REPRESENTACIÓN O POR ENTRETENIMIENTO.

7.11 APROBAR LOS MONTOS A ASIGNAR A LA CAJA CHICA DE LA SOCIEDAD.

7.12 APROBAR LOS MONTOS DE DINERO A REPONER EN LA CAJA CHICA DE LA SOCIEDAD.

7.13 APROBAR LA DISPOSICIÓN DE FONDOS DE LA CAJA CHICA PARA PAGOS DIVERSOS.

7.14 EFECTUAR PAGOS.

8. FINANZAS Y CONTABILIDAD

8.1 APROBAR LOS BALANCES Y ESTADOS FINANCIEROS DE LA SOCIEDAD, YA SEA AL CIERRE DE CADA EJERCICIO O EN EL MOMENTO QUE LO CONSIDEREN CONVENIENTE, QUE FINALMENTE DEBERÁN SER APROBADOS POR LA JUNTA OBLIGATORIA ANUAL.

9. OPERACIONES BANCARIAS

9.1 (MODIFICADO POR EL ASIENTO C00006)

9.2 APROBAR LA RELACIÓN DE PERSONAS QUE PODRÁN FIRMAR EN LAS ENTIDADES BANCARIAS EN REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD ASÍ COMO LA MODALIDAD DE FIRMAS.

9.3 APROBAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES A ESTABLECER EN LOS CONTRATOS DE PRÉSTAMO A SUSCRIBIRSE CON LAS ENTIDADES FINANCIERAS.

9.4 APROBAR LAS SOLICITUDES PARA EMITIR O CANCELAR GARANTÍAS BANCARIAS.

9.5 APROBAR LAS SOLICITUDES PARA EMITIR O CANCELAR GARANTÍAS BANCARIAS, POR MONTOS MÁXIMOS DE € 10,000.00 (DIEZ MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

9.6 APROBAR COBERTURAS DE INTERESES Y DE LA EXPOSICIÓN DE MONEDA.

9.7 APROBAR EL PAGO DE INTERESES BANCARIOS Y OTROS COSTOS FINANCIEROS DE CONFORMIDAD CON LO ACORDADO EN LOS CONTRATOS DE FINANCIAMIENTO.

10. SEGUROS

10.1 APROBAR LA SUSCRIPCIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS PÓLIZAS DE SEGUROS.

10.2 APROBAR LA SUSCRIPCIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS PÓLIZAS DE SEGUROS POR UN MONTO MÁXIMO DE € 25,000.00 (VEINTICINCO MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

11. SERVICIOS PROFESIONALES

11.1 DESIGNAR AUDITORES

11.2 DESIGNAR A OTROS ASESORES PROFESIONALES POR UN MONTO MÁXIMO DE € 25,000.00 (VEINTICINCO MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

11.3 DESIGNAR A LOS ABOGADOS DE LA SOCIEDAD.

11.4 DESIGNAR A LOS ABOGADOS DE LA SOCIEDAD POR UN MONTO MÁXIMO DE € 25,000.00 (VEINTICINCO MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

12. CLIENTES

12.1 APROBAR TARIFAS ESTÁNDAR.

12.2 APROBAR LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS CON LOS USUARIOS DE CONFORMIDAD CON LAS TARIFAS DE LA SOCIEDAD.

12.3 APROBAR TÉRMINOS ESPECIALES A INCLUIRSE EN LOS CONTRATOS A SUSCRIBIRSE CON LOS USUARIOS.

12.4 APROBAR TÉRMINOS ESPECIALES A INCLUIRSE EN AQUELLOS CONTRATOS DE UN MONTO MÁXIMO DE € 200,000.00 (DOSCIENTOS MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

13. GARANTÍAS, HIPOTECAS, ETC.

13. APROBAR LA EMISIÓN DE GARANTÍAS, OTORGANDO GARANTÍAS REALES O MOBILIARIAS SOBRE ACTIVOS DE LA SOCIEDAD, YA SEA EN CUALQUIER FORMA DE COMPROMISO.

14. (MODIFICADO POR EL ASIENTO C00006)

15. FACULTADES LABORALES

15.1 APROBAR LA PLANILLA DE TRABAJADORES.

15.2 APROBAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES PARA LA CONTRATACIÓN DE TRABAJADORES EXTRANJEROS.

15.3 APROBAR LA CONTRATACIÓN DE TRABAJADORES PERUANOS QUE TRABAJARAN DIRECTAMENTE CON LA GERENCIA GENERAL.

15.4 APROBAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES PARA LA CONTRATACIÓN DE TRABAJADORES PERUANOS.

15.5 APROBAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES LA CONTRATACIÓN DE PERSONAL OBRERO.

15.6 APROBAR LA ESCALA DE PENSIONES DE LA SOCIEDAD.

15.7 APROBAR EL DESPIDO DE LOS TRABAJADORES EXTRANJEROS ASÍ COMO DE AQUELLOS

BAUL CACHO RODRIGUEZ
Abogado Certificado
Código Registral N° IX - Sede Lima

TRABAJADORES QUE TRABAJARAN DIRECTAMENTE CON LA GERENCIA GENERAL.

15.8 APROBAR EL DESPIDO DE LOS TRABAJADORES PERUANOS.

15.9 APROBAR EL DESPIDO DEL PERSONAL OBRERO.

15.10 APROBAR LA ESCALA DE BONIFICACIÓN Y LOS REAJUSTES DE SALARIOS EN GENERAL.

15.11 APROBAR LOS REAJUSTES DE SALARIO DE MANERA INDIVIDUAL PARA CADA PERSONAL, SIN LIMITE ALGUNO.

15.12 APROBAR LA CONTRATACIÓN DE CAZATALENTOS, OFERTAS DE EMPLEO Y OTROS COSTOS RELACIONADOS CON LA BÚSQUEDA DE NUEVO PERSONAL.

16. (MODIFICADO POR EL ASIENTO C0006)

I. ADEMÁS LAS INSTRUCCIONES EXPUESTAS A CONTINUACIÓN DEBEN SER SEGUIDAS A EFECTOS DEL EJERCICIO DEL RÉGIMEN DE PODERES:

A. CUALQUIER DESVIACIÓN SUPERIOR AL 5% EN LOS DESEMBOLSOS DE DINERO Y EN LOS COSTOS DEL PRESUPUESTO INDICADO EN EL NUMERAL 4 DEL RÉGIMEN DE PODERES, REQUIERE LA APROBACIÓN PREVIA DEL DIRECTORIO DE LA SOCIEDAD.

B. LAS VARIACIONES INDIVIDUALES O ACUMULADAS EN ORDENES DE COMPRA BASADAS EN CONTRATOS APROBADOS POR EL DIRECTORIO REQUIERE LA APROBACIÓN DEL GERENTE GENERAL POR UN MONTO MENOR DEL 5% DE LA SUMA TOTAL DEL CONTRATO.

EN GENERAL, SERÁ UN PRINCIPIO DE LA SOCIEDAD EL QUE SI EL VALOR DE UNA COMPRAVENTA ANUAL ES MAYOR A 50,000.00 (CINCUENTA MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, ENTONCES SE OBTENDRÁ UN MÍNIMO DE TRES (3) COTIZACIONES DE PROVEEDORES. MENOS DE TRES (03) COTIZACIONES ES ACEPTABLE PARA CONTRATOS O COMPRAS DE 50,000.00 (CINCUENTA MIL Y 00/100 EUROS) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL O EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, O MENOS.

(....)

Asimismo en el asiento C00008 consta registrada y vigente el acta de la Junta General de Accionistas de fecha 12/12/2014, mediante la cual se acordó APROBAR LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 14.1 DEL RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD, EL CUAL QUEDARÍA REDACTADO DE LA SIGUIENTE MANERA: "14.1 REPRESENTAR A LA SOCIEDAD EN EL PERÚ, EN JUICIO O FUERA DE ÉL, ANTE CUALQUIER TIPO DE ENTIDADES DEL GOBIERNO, INCLUYENDO PEOR NO LIMITÁNDOSE A AUTORIDADES JUDICIALES, POLICIALES, ADMINISTRATIVAS, ARBITRALES, MINISTERIO PÚBLICO, MUNICIPALES Y FISCALES; REPRESENTARLA ASIMISMO EN TODA CLASE DE PROCEDIMIENTOS, SEAN ESTOS CONTENCIOSOS O NO, RELATIVOS A TODA CLASE DE ASUNTOS, SEAN ESTOS ADMINISTRATIVOS, JUDICIALES (ESTOS ÚLTIMOS DE CUALQUIER NATURALEZA: CIVIL, PENAL, CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, TRIBUTARIO, CONSTITUCIONAL, LABORAL Y DEMÁS ESTABLECIDOS POR LEY), POLICIALES, MUNICIPALES, FISCALES O LABORALES, DE NATURALIZA INDIVIDUAL O COLECTIVA, EJERCER LA REPRESENTACIÓN PROCESAL DE LA SOCIEDAD EN LOS PROCESOS EN LOS QUE INTERVENGA O QUE TENGA QUE INTERVENIR, CON LAS FACULTADES PROCESALES QUE LE PERMITAN COMPARECER ANTE TODA CLASE DE AUTORIDADES JUDICIALES Y ADMINISTRATIVAS CON LAS FACULTADES GENERALES Y ESPECIALES DE LOS ARTÍCULOS 74° Y 75° DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, LAS CUALES INCLUYEN, ADEMÁS DE LO PREVISTO EN TALES NORMAS, LA FACULTAD DE INTERPONER RECLAMOS, DEMANDAS CONTENCIOSAS Y NO CONTENCIOSAS, EJECUTIVAS, DENUNCIAS, SOLICITUDES DE PRUEBAS ANTICIPADA O CUALQUIER OTRA SOLICITUD Y DENUNCIA, ASI COMO INTERVENIR EN LOS PROCESOS EN LOS QUE EL REPRESENTADO ACTÚE, SEA COMO DEMANDANTE, DEMANDADO, DENUNCIANTE, DENUNCIADO, PARTE CIVIL, TERCERO CUADYUVANTE O LITISCONSORCIAL, PUDIENDO INTERVENIR EN LA INSTRUCCIÓN, EN EL JUICIO ORAL Y EN GENERAL EN TODOS LOS PROCESOS Y DILIGENCIAS, QUEDANDO EN CONSECUENCIA TAMBIÉN FACULTADO PARA CONTESTAR DEMANDAS, FORMULAR Y CONTESTAR RECONVENCIONES, PARTICIPAR EN LAS AUDIENCIAS ÚNICAS, AUDIENCIAS DE SANEAMIENTO, DE CONCILIACIÓN Y DE PRUEBA, EJERCER LA REPRESENTACIÓN PROCESAL EN TODAS LAS INSTANCIAS QUE EL PROCESO AMERITE, ACORDAR LA SUSPENSIÓN DEL PROCESO, DESISTIRSE DEL PROCESO, DE LA PRETENSIÓN, CONCILIAR JUDICIAL Y EXTRAJUDICIALMENTE Y DISPONER DEL DERECHO MATERIA DE CONCILIACIÓN, TRANSIGIR JUDICIAL Y EXTRAJUDICIALMENTE, RECONOCER, PRESTAR CONFESIÓN O DECLARACIÓN DE PARTE, RENDIR MANIFESTACIONES, ABSOLVER POSICIONES, EXHIBIR DOCUMENTOS, FORMULAR CONTRADICCIONES, TACHAS, OPOSICIONES Y CUALQUIER FORMA DE CUESTIÓN PROBATORIA, DEDUCIR NULIDADES Y EXCEPCIONES, INTERPONER TODO TIPO DE MEDIOS IMPUGNATORIOS, SOLICITAR Y PARTICIPAR EN LA EJECUCIÓN DE LAS MEDIDAS CAUTELARES, PRESTAR Y OTORGAR CONTRACAUTELA EN CUALQUIER DE SUS FORMAS INCLUIDA CAUCIÓN JURATORIA; INTERVENIR EN EJECUCIÓN DE SENTENCIA, ADJUDICARSE BIENES, RECABAR CERTIFICADOS DE DEPÓSITO Y CONSIGNACIONES, SUSTITUIR O DELEGAR LA REPRESENTACIÓN PROCESAL Y EN GENERAL PRESENTAR TODO TIPO DE ESCRITOS Y PEDIDOS CON LAS FACULTADES GENERALES Y ESPECIALES DE LOS ARTICULOS 74° Y 75° DEL CÓDIGO

WILSON SANTI SANCHEZ
Abogado Defensor
Calle Argemiro 1411 - San Juan

PROCESAL CIVIL; ASIMISMO, PODRÁ ASISTIR A TODO CENTRO DE CONCILIACIÓN CON LAS FACULTADES SEÑALADAS EN EL PRESENTE NUMERAL.

EN ESE SENTIDO, ADEMÁS DE LAS FACULTADES DELEGADAS EN EL PÁRRAFO ANTERIOR, ASÍ COMO LAS FACULTADES GENERALES DE REPRESENTACIÓN CONTENIDAS EN EL ARTICULO 74° DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, SE LE CONFIERE A LOS APODERADOS LAS FACULTADES ESPECIALES CONTENIDAS EN EL ARTICULO 75° DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, LAS CUALES SON: REALIZAR TODOS LOS ACTOS DE DISPOSICIÓN DE DERECHOS SUSTANTIVOS, Y PARA DEMANDAR, RECONVENIR, CONTESTAR DEMANDAS Y RECONVENCIONES, DESISTIRSE DEL PROCESO Y DE LA PRETENSIÓN, CONCILIAR JUDICIAL Y EXTRAJUDICIALMENTE, TRANSIGIR JUDICIAL Y EXTRAJUDICIALMENTE, SOMETER A ARBITRAJE LAS PRETENSIONES CONTROVERTIDAS EN EL PROCESO, SUSTITUIR O DELEGAR LA REPRESENTACIÓN PROCESAL Y PARA LOS DEMÁS ACTOS QUE EXPRESE LA LEY". Así consta en la COPIA CERTIFICADA de fecha 25/05/2015 ante el notario FERMIN ANTONIO ROSALES SEPULVEDA, en la ciudad de Lima.-**

Por Junta General de Accionistas de fecha 02/03/2015, donde se acordó:

MODIFICAR EL CUARTO PÁRRAFO DEL NUMERAL III DEL RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD. EL CUAL QUEDARÁ REDACTADO DE LA SIGUIENTE MANERA:

"CON EL FIN DE EJERCER CUALQUIERA DE LAS FACULTADES DEL RÉGIMEN DE PODERES ANTES MENCIONADOS, A EXCEPCIÓN DE AQUELLAS CONTENIDAS EN LOS NUMERALES 14 Y 15, SE REQUERIRÁ LA FIRMA CONJUNTA DE:.... (III) UN APODERADO DEL TIPO A CON UN APODERADO DEL TIPO C; (IV) UN APODERADO DEL TIPO B CON UN APODERADO DEL TIPO C; CON LAS LIMITACIONES DE MONTO ESTABLECIDAS EN LOS LITERALES SIGUIENTES:

A. EN ACTOS POR UN IMPORTE NO MAYOR A US\$25,000.00 (VEINTICINCO MIL Y 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) O SU EQUIVALENTE EN MONEDA NACIONAL; LAS FACULTADES ESTABLECIDAS EN EL RÉGIMEN DE PODERES DEBERÁN SER EJERCIDAS CONJUNTAMENTE POR (II) UN APODERADO DEL TIPO B CON UN APODERADO DEL TIPO C."

Nº de fojas del Certificado: 8

Derechos Pagados: S/ 23.00

Recibo/fecha 17-39903 30/12/2015

Se expide la presente en la ciudad de Lima a las 8.00 horas del día 04 de Enero de 2016.

LCC.- *****

LOS CERTIFICADOS QUE EXTIENDEN LAS OFICINAS REGISTRALES ACREDITAN LA EXISTENCIA O INEXISTENCIA DE INSCRIPCIONES O ANOTACIONES EN EL REGISTRO AL TIEMPO DE SU EXPEDICIÓN (ART. 140° DEL T.U.O. DEL REGLAMENTO GENERAL DE LOS REGISTROS PÚBLICOS APROBADO POR RESOLUCIÓN Nº.126-2012-SUNARP-SN DEL 18.05.2012)

NECTOR RAÚL CACHO RODRIGUEZ
Abogado Certificador
Carp. Registral Nº IX - Sede Lima



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Libro Global Trade
APM TERMINALE CALLAO
UNIDAD DE CONTROL DOCUMENTARIO
N° DE RECEPCION 6787
19 NOV 2015
HORA 3:10
N° DE FOLIOS RECEP
LA RECEPCION DE ESTE DOCUMENTO NO ES SERIAL DE CONFORMIDAD

Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú
Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación

Presidencia
Anexo 1101

CARTA N° 723 -2015/PRE-INDECOPI

Lima, 18 de noviembre de 2015

Señores
APM Terminals Callao S.A.
Av. Contralmirante Raygada 111,
Callao.-

Referencia: Escrito del 7 de setiembre de 2015

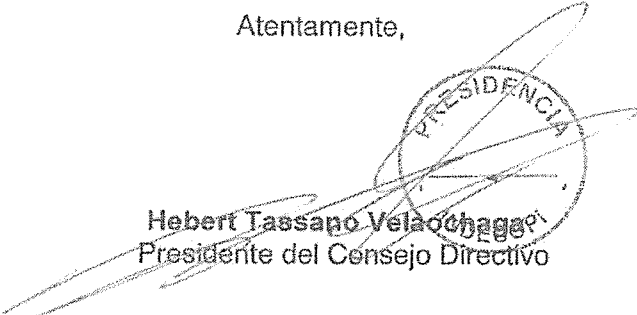
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes en atención al escrito de la referencia, mediante el cual solicitaron opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves.

Al respecto, de conformidad con lo dispuesto por la Disposición Complementaria Única de la Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN, Reglamento General de Tarifas, sírvanse encontrar adjunto la opinión de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi, contenida en el Informe 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, así como el Memorando 307-2015/ST-CLC-INDECOPI.

Hago propicia la oportunidad para renovarles los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,

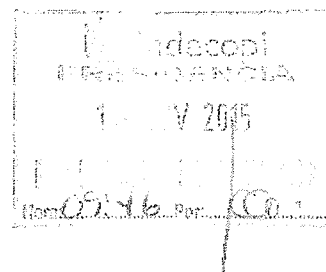

Hebert Tassapo Velazco
Presidente del Consejo Directivo

Adj.: Lo que se indica.
C.c.: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán.
Autoridad Portuaria Nacional - APN

INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL

Calle De la Prosa 104, San Borja, Lima 41 - Perú / Telf.: 224 7300
e-mail: postmaster@indecopi.gob.pe / Web: www.indecopi.gob.pe





MEMORANDO 307-2015/ST-CLC-INDECOPI

A : Hebert Tassano Velaochaga
Presidente del Consejo Directivo

DE : Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

ASUNTO : Solicitud de opinión de APM Terminals Callao S.A.

Por el presente, cumplimos con remitirle copia del Informe Técnico 066-2015/ST-CLC-INDECOPI del 4 de noviembre de 2015, elaborado por esta Secretaría Técnica.

Asimismo, cumplimos con informarle lo siguiente:

1. Mediante escrito del 7 de setiembre de 2015, APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM) solicitó al Indecopi opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves¹.
2. En sesión del 6 de noviembre de 2015, la Comisión aprobó el Informe Técnico 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, elaborado por esta Secretaría Técnica.

En tal sentido, de conformidad con lo dispuesto por la Disposición Complementaria Única de la Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN, Reglamento General de Tarifas², le solicitamos se sirva remitir la opinión de la Comisión y su Secretaría Técnica contenida en el referido informe a APM, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran y a la Autoridad Portuaria Nacional – APN.

Atentamente,

Lima, 9 de noviembre de 2015

Adj. Lo que se indica.

¹ Ello, de conformidad con lo dispuesto por la cláusula 8.23 del Contrato, que establece lo siguiente: *La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.*

² Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN (...)

1. Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público. De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 en los casos en que OSITRAN, los Administradores Portuarios, la Autoridad Portuaria correspondiente, consideren que no existen condiciones de competencia en mercados derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público, que no están sometidos a un Régimen Tarifario Regulado, deberán solicitar previamente a INDECOPI que se pronuncie al respecto. Para tal efecto, INDECOPI tendrá un plazo perentorio de setenta (70) días para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la respectiva solicitud. El referido pronunciamiento será notificado a OSITRAN y a la Autoridad Portuaria Nacional.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

INFORME 066-2015/ST-CLC-INDECOPI

A : Comisión de Defensa de la Libre Competencia

DE : **Jesús Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Cristhian Alejandro Flores Angulo
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

ASUNTO : Análisis de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

FECHA : 4 de noviembre de 2015

I. ANTECEDENTES

1. El 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión), entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM).
2. Mediante la Carta 418-2015-APMT/LLR del 7 de setiembre de 2015, APM solicitó al Indecopi opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves.
3. Ello, de conformidad con lo dispuesto por la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión que establece lo siguiente:

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

[Énfasis agregado]

4. Cabe recordar que, el 16 de junio de 2014, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran y el Instituto

1/13



PERU

Presidencia
del Consejo de Ministros

Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi firmaron un convenio de cooperación interinstitucional con el fin de establecer una adecuada y predecible tramitación interna de las solicitudes de servicios especiales presentadas por APM.

5. El convenio establece que, previo al pronunciamiento del Indecopi respecto a la existencia de condiciones de competencia de los servicios propuestos por APM, el Ositran, a través de su Consejo Directivo, se pronunciará respecto de la naturaleza del servicio, es decir, determinará si el servicio propuesto califica como un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión o como servicio nuevo, según la definición del Reglamento General de Tarifas del Ositran, o si, por el contrario, califica como parte del servicio estándar¹.
6. Este esquema soluciona un problema evidenciado por ambas entidades respecto al tratamiento de algunas solicitudes de APM anteriores a la presente², sobre las cuales, el Indecopi emitió su evaluación sobre condiciones de competencia; y, aun cuando se identificó la inexistencia de condiciones de competencia en determinados servicios³, el Ositran dispuso no regular las tarifas de dichos servicios debido a que no correspondía hacerlo⁴.
7. Mediante Oficio Circular 053-15-SCD-OSITRAN del 20 de octubre de 2015, el Ositran remitió al Indecopi copia de la Resolución 062-2015-CD-OSITRAN del 14 de octubre de 2015, mediante la cual, el Consejo Directivo del Ositran estableció que el servicio propuesto por APM, califica como servicio especial no incluido en el Contrato de Concesión⁵.

II. OBJETO DEL INFORME

3. El presente informe tiene por objeto determinar si existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, a efectos de que la

¹ Específicamente, si el Ositran determina que el servicio propuesto por APM es un servicio especial nuevo o no previsto en el Contrato, el Indecopi se pronunciará sobre la existencia de condiciones de competencia. Por el contrario, si el Ositran determina que el servicio propuesto por APM no es un servicio especial nuevo o ya se encuentra previsto en el Contrato, el Indecopi podrá emitir su pronunciamiento señalando que, en virtud de lo resuelto por el Ositran, no corresponde realizar el análisis de condiciones de competencia.

² Mediante Oficio 181-14-GG-OSITRAN del 9 de abril de 2014, el Ositran dio respuesta al Oficio 028-2014/ST-CLC-INDECOPI del 25 de febrero de 2014, mediante el cual, la Secretaría Técnica le solicitó determinada información acerca de la evaluación realizada por el Ositran respecto a las solicitudes de APM anteriores a la presente.

³ Los servicios de i) corte y vaciado de sacos en bodega de la nave, ii) trinca y destrinca de carga fraccionada, iii) lavado de llantas y/o carrocería externa del camión y iv) suministro a las naves desde muelle.

⁴ Específicamente, de acuerdo con Ositran, los servicios i) y ii) calificaban como servicios contenidos en el Contrato, el servicio iii) no era un servicio portuario en la medida que no se derivaba de la explotación de la infraestructura portuaria, y para el servicio iv) no era de aplicación el Contrato debido a las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de Ositran.

⁵ Asimismo, se remitió copia del Informe 049-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 5 de octubre de 2015. Informe que se incorpora íntegramente en la parte considerativa de la Resolución 062-2015-CD-OSITRAN.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) emita la opinión solicitada.

III. ANÁLISIS

3.1. Condiciones de competencia y servicios empaquetados

9. Para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, es necesario definir el mercado relevante en el que se comercializa este servicio. Asimismo, para definir un mercado relevante, es necesario determinar si se trata de un servicio que se comercializa de manera individual o de manera empaquetada⁶. Esto es importante porque, como se explicará a continuación, si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete, la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia no deberán realizarse respecto del servicio individual sino respecto del paquete.

3.1.1. Servicios empaquetados

10. Desde el punto de vista de la demanda, la literatura económica señala que la comercialización de productos o servicios de manera empaquetada puede ser una respuesta de las empresas al comportamiento de los consumidores que, atendiendo a sus preferencias, adquieren determinados productos o servicios de manera conjunta porque los consideran complementarios. Se dice que dos productos o servicios son complementarios cuando son demandados de manera conjunta, de tal forma que, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reduce⁷. Adicionalmente, se señala que los consumidores adquieren un conjunto de productos o servicios en un solo lugar (o de un mismo proveedor) con la finalidad de reducir costos de transacción (costos de búsqueda, costos de coordinación, entre otros)⁸.
11. Desde el punto de vista de la oferta, la literatura económica señala que las empresas deciden comercializar productos o servicios de manera conjunta por razones de eficiencia (economías de escala, de especialización, de ámbito, entre otras) o para extender su poder de mercado. Así, por ejemplo, los servicios de telefonía fija y conexión de banda ancha usualmente se comercializan de manera conjunta porque existen economías de ámbito que permiten el uso eficiente de la infraestructura común⁹. No obstante ello, cabe precisar que la

⁶ Lo que implica determinar si la prestación del servicio requiere únicamente del servicio bajo análisis o de servicios adicionales que posibiliten o complementen su prestación.

⁷ Para mayor detalle, ver Capítulo 6 de Varian Hal (1992), *Microeconomics Analysis*. Norton & Company Inc.

⁸ Harris, Judy y Balir, Edward A. (2006) Consumer Preference for Product Bundles: The Role of Reduced Search Costs. *Journal of the Academy of Marketing Science*. Volume 34, No. 4, pp. 506-513.

⁹ Fiscalía Nacional Económica (2010). Mercados relevantes en el Sector de Telecomunicaciones: Enfoques de la FNE y el TDLC y revisión internacional. Informe Final.



venta conjunta también podría constituir una práctica anticompetitiva¹⁰. Asimismo, el empaquetamiento se puede presentar como mecanismo para discriminar precios o para excluir a los competidores¹¹.

12. Así, por ejemplo, se ha considerado que el servicio relevante en el sector bancario debe ser analizado como un conjunto de servicios financieros y no como un servicio financiero individual¹².
13. De igual modo, en el sector telecomunicaciones, se ha considerado la existencia de servicios empaquetados para la determinación de mercados relevantes. En efecto, se ha recomendado analizar el nivel de complementariedad por el lado de la demanda para definir el servicio relevante como un servicio individual o como un paquete de servicios. Así, por ejemplo, Gual¹³ ha propuesto analizar el empaquetamiento de los servicios teniendo en cuenta la existencia de fuertes complementariedades por el lado de la demanda. Al respecto, este autor ha señalado que no sería conveniente definir a cada servicio de un conjunto de servicios como un mercado relevante en sí mismo cuando la demanda de estos servicios tenga un alto nivel de complementariedad.
14. Del mismo modo, Yan y Bandyopadhyay¹⁴ han señalado que, para que las empresas puedan maximizar sus beneficios bajo estrategias de precios y empaquetamiento por categoría, se debe empaquetar los productos altamente complementarios con precios relativamente bajos. Por su parte, Economides¹⁵ ha demostrado que, bajo el supuesto de complementariedad en un modelo de duopolio, la estrategia de empaquetar le genera a ambas empresas un mayor beneficio que la estrategia de no empaquetar. Asimismo, este autor ha demostrado que, haciendo una variante sobre el supuesto de complementariedad, el resultado no es el mismo.
15. Adicionalmente, existen otras investigaciones que analizan el empaquetamiento de productos considerando el criterio de complementariedad por el lado de la demanda como las de Diallo¹⁶, Matutes y Regibeau¹⁷, y Whinston¹⁸.

¹⁰ Mediante Resolución 004-2013-TSC/OSIPTEL, el Tribunal de Solución de Controversias del Osiptel sancionó a Telefónica del Perú S.A.A. por la realización de una infracción tipificada en el artículo 10 del Decreto Legislativo 1034, en relación con la venta conjunta del servicio Speedy (servicio de acceso a internet a través de la tecnología ADSL) y del servicio de telefonía fija.

¹¹ Adams, William James and Yellen, Janet L., (1976), *Commodity Bundling and the Burden of Monopoly*, The Quarterly Journal of Economics, 90, issue 3, p. 475-98. Nalebuff, Barry (2004), "Exclusionary Bundling" Quarterly Journal of Economics, Metta, M. (2004), *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge Books, Cambridge University Press, ISBN 0-521-81663-7.

¹² Ver: D. F. Amel y M. Starr-McCluer (2001) *Market definition in banking: recent evidence*, Finance and Economics Discussion Series 2001-16, Board of Governors of the Federal Reserve System (U.S.), Myron L. Kwast y M. Starr-McCluer & J. D. Wolken, (1997), *Market definition and the analysis of antitrust in banking*, Finance and Economics Discussion Series 1997-52, Board of Governors of the Federal Reserve System (U.S.).

¹³ Gual J. (2004), *Market Definition in the Telecoms Industry*, in *The Economics of Antitrust and Regulation in Telecommunications*, edited by P. Rey and P. Suñes, E. Elgar Publishing.

¹⁴ Yan, Ruiliang y Bandyopadhyay, Subir (2011) *The profit benefits of bundle pricing of complementary products*, Journal of Retailing and Consumer Services Volume 18, Issue 4, July 2011, pp. 355-361

¹⁵ Economides, Nicholas (1993) *Mixed Bundling in Duopoly*, Working Paper, Stern School of Business, N.Y.U.

¹⁶ Diallo, Thierno (2005) *Bundling and Complementarity*, Canadian Economics Association.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

16. Finalmente, la Autoridad Independiente de Correo y Telecomunicaciones de Holanda - OPTA¹⁹ recomienda criterios para determinar los casos en los que un servicio relevante puede definirse como un servicio empaquetado. Para ello, aplica el test del monopolista hipotético²⁰ al servicio empaquetado y analiza si, ante un incremento de su precio, una parte significativa de la demanda sigue prefiriendo adquirir el servicio empaquetado en lugar de adquirir los servicios que forman parte del paquete de manera individual. En ese caso, el mercado relevante estaría definido por el paquete.
17. De acuerdo con lo anterior, si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete, la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia no deberán realizarse respecto del servicio individual sino respecto del paquete.

3.1.2. Servicios empaquetados en el mercado de transporte marítimo de carga

18. En el mercado de transporte marítimo de carga, los usuarios adquieren un conjunto de servicios necesarios para transportar determinados productos de un lugar a otro. Algunos de estos servicios se prestan siempre y otros dependen del tipo de carga o de eventualidades que se puedan presentar. Así, por ejemplo, para la exportación de contenedores refrigerados, el consignatario demanda al terminal portuario los servicios de *gate in/gate out*, desmontar el sistema *clip on*, suministro de energía y *handling*.
19. En ese sentido, es posible afirmar que los servicios relacionados con el transporte marítimo de carga son complementarios por el lado de la demanda debido a que forman parte de un conjunto de servicios que se complementan entre sí para alcanzar un mismo objetivo: transportar determinados productos de un lugar a otro²¹. Adicionalmente, considerando que existen diversos servicios relacionados con el transporte marítimo de carga, los usuarios tienen incentivos para contratar la prestación de estos servicios con una sola empresa con la finalidad de reducir sus costos de transacción (costos de búsqueda, costos de coordinación, entre otros).
20. Adicionalmente, considerando la existencia de economías de escala, de especialización y de ámbito, la empresa tiene incentivos para prestar estos servicios de manera conjunta. Así, por ejemplo, un depósito temporal puede

¹⁷ Matutes, Carmen y Regibeau, Pierre (1992) Compatibility and Bundling of Complementary Goods in a Duopoly, *Journal of Industrial Economics*, Wiley Blackwell, vol. 40(1), pp. 37-54.

¹⁸ Whinston, Michael D. (1990) Tying Foreclosure, and Exclusion. *American Economic Review* 80, 837-59.

¹⁹ OPTA (2007) The Bundle the Market? Regulatory Policy Note N° 5, OFTA (2004) Mergers and Acquisitions in Hong Kong Telecommunications Markets.

²⁰ Small but Significant Non-Transitory Increase in Price Test (SSNIP Test).

²¹ Para mayor detalle, ver Magala, Mateus y Sammons, Adrian (2008), *New Approach to Port Choice Modelling*. En: *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10, pp. 9-34.



prestar de manera conjunta el servicio de almacenamiento para contenedores llenos, así como los servicios de pesaje y colocación de precintos, entre otros.

21. A continuación, se describirán los servicios relacionados con el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves. Ello, con la finalidad de determinar si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y si existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete.

3.2 Descripción del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

3.2.1. Principales características del servicio

22. De acuerdo con lo señalado por APM, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, consistiría en:

"El servicio en el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales"

23. El servicio propuesto sería demandado en aquellos casos en los cuales los usuarios necesiten transportar pequeños lotes de distintas mercancías (por ejemplo, maíz, trigo u otro cereal) o varias calidades de una misma mercancía (por ejemplo, distintas calidades de maíz) dentro de una misma bodega²².

24. Al respecto, la división artificial del espacio de una bodega, en dos o más partes, se debería principalmente a razones económicas; ello, debido a que transportar un lote o varios lotes pequeños en bodegas exclusivas podría ser más oneroso que transportar esos mismos lotes pequeños en una sola bodega (separada artificialmente). Así, en el primer caso se estaría utilizando sólo parte de la capacidad de una o varias bodegas, mientras que en el segundo caso se maximizaría el uso del espacio disponible de una bodega.

25. Los materiales que se utilizarían para la separación artificial pueden ser diversos, entre los principales se encuentran: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc. Asimismo, la principal actividad del servicio bajo análisis, es decir, el desarme/elaboración de separadores artificiales, se brindaría en las bodegas de aquellas naves (graneleras o *bulk carrier*) que se encuentren atracadas en el frente de atraque (área acuática) del TNM. El desembarque/embarque de los elementos utilizados para la construcción de los separadores artificiales se realizaría utilizando los muelles del TNM.

²² De acuerdo con el Informe 049-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 5 de octubre de 2015, existe una prohibición para la prestación del servicio de embarque de minerales a granel en el Terminal Norte Multipropósito (en adelante, TNM) a partir del inicio de operaciones del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (23 de mayo de 2014); ello, de acuerdo con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo 055-2014-CD-OSITRAN del 4 de diciembre de 2014.



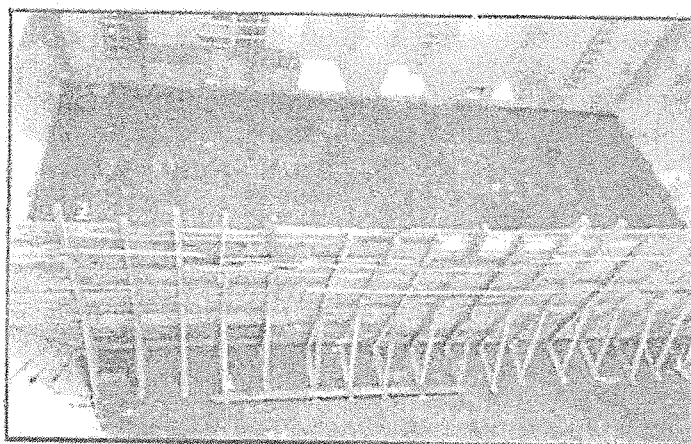
PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

26. De acuerdo con APM, en la siguiente figura se muestra una imagen referencial de cómo un separador artificial dividiría la bodega de una nave:

Imagen referencial de un separador artificial en la bodega de una nave



Fuente: Reglamento de Operaciones de Transportadora Callao S.A.

27. Por otro lado, el contrato más frecuente en el transporte marítimo de carga a granel es el contrato denominado F.I.O. (Free in and out). En virtud de este contrato, la nave presenta sus bodegas abiertas en el puerto de origen; al término del embarque, la nave cierra sus bodegas, se traslada al puerto de destino, abre sus bodegas y el consignatario de la carga realiza la descarga²³.
28. En consecuencia, los demandantes y responsables del pago del referido servicio serían los consignatarios de la carga, porque son ellos los responsables de todas las operaciones necesarias para el transporte de dicha carga desde que la nave abre sus bodegas²⁴.

3.2.2. Relación del servicio propuesto con otros servicios portuarios

29. Cabe precisar que, no es posible brindar el servicio bajo análisis sin la existencia de frentes de atraque que sólo pueden ser provistos por un terminal portuario. Así, el servicio propuesto por APM se prestaría a las naves graneleras o *bulk carrier* dentro del TNM, utilizando por ejemplo, los muelles del TNM. En tal sentido, el servicio propuesto sólo podría ser provisto por un terminal portuario.
30. Asimismo, en caso el consignatario de la carga decidiera transportar lotes pequeños de carga; y, para ello, decidiera realizar la división provisional de la bodega de una nave, demandará el servicio bajo análisis previo/posterior a la actividad de embarque/desembarque de la carga. En efecto, previo al embarque de la carga, es necesario que se hayan construido los separadores artificiales;

²³ Gamarra, E. (2006). Investigaciones sobre el nivel de competencia relacionado con el mercado de servicios portuarios. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF, Presidencia del Consejo de Ministros – PCM, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual – INDECOPÍ.

²⁴ A excepción que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario.



PERU

Presidencia
del Consejo de Ministros

por su parte, una vez desembarcada la carga, estos separadores artificiales deben ser retirados a fin de que se pueda embarcar otra carga. Considerando ello, el servicio bajo análisis se demandaría de manera conjunta con los servicios que posibilitan el desembarque/embarque de la carga: el servicio estándar a la carga sólida a granel²⁵.

31. De acuerdo con lo anterior, el servicio en cuestión se encuentra relacionado de manera complementaria con el servicio estándar a la carga sólida a granel. De esta manera, sustituir el servicio bajo análisis implicaría también sustituir el conjunto de servicios complementarios que se pueden prestar en el terminal portuario. En consecuencia, este servicio forma parte de un paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga, que está constituido por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves²⁶.
32. En efecto, es posible afirmar que existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete porque son demandados por los consignatarios de la carga de manera conjunta, de tal forma que, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reduce²⁷.

3.3 Definición del mercado relevante

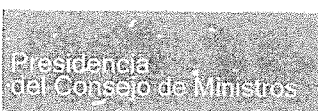
3.3.1 Mercado de producto relevante

33. El artículo 6.2 del Decreto Legislativo 1034 señala que el "mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución".

²⁵ De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión del TNM (Cláusula 8.19), en el caso de carga sólida a granel el servicio estándar incluye: i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos, ii) el servicio de manipuleo – en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra – para la recepción de la carga de la Nave y carguo al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque, iii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información, y iv) uso de infraestructura (uso de muelle), y Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. 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.

²⁶ Asimismo, de acuerdo con APM, la productividad en la descarga/embarque de granel sólido se reduce considerablemente cuando las bodegas de las naves contienen separadores artificiales. Así, la productividad se reduce porque las labores de descarga/embarque se deben realizar con mayor cuidado para evitar el riesgo de contaminación o combinación de diversas mercancías o calidades de una misma mercancía, lo que ocurriría si se rompen o dañan los separadores artificiales. A fin de evitar este riesgo, las actividades de descarga/embarque son intensivas en mano de obra, es decir, son los trabajadores a bordo (en un gran número), y no las máquinas, los que acumulan la carga al centro de la bodega para que así las "cucharas" (clamsheff) recojan y descarguen la carga.

²⁷ Para un análisis detallado acerca de la existencia de complementariedad por el lado de la demanda en la prestación de los servicios portuarios, ver Resolución 008-2010/CLC-INDECOPI del 28 de enero de 2010, emitida en el procedimiento iniciado por el señor León Siles contra Cosmos Agencia Marítima S.A.C. y otros por presuntas prácticas restrictivas de la libre competencia en el Terminal Portuario del Callao (disponible en http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/02/pa/RES_008_2010_CLC/Res008-2010.pdf).



34. Teniendo en cuenta que el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves forma parte de un paquete, esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio en cuestión no deberán realizarse respecto de este servicio individual sino respecto del paquete.
35. Al respecto, esta Secretaría Técnica considera que este paquete de servicios no tiene sustitutos adecuados, toda vez que no existe otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades de los consignatarios de la carga para realizar la separación artificial dentro de la bodega de una nave.
36. En consecuencia, esta Secretaría Técnica considera que el mercado de servicio relevante está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (en adelante, el servicio relevante).

3.3.2 Mercado geográfico relevante

37. El artículo 6.3. del Decreto Legislativo 1034 establece que "el mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes".
38. En ese sentido, corresponde determinar si existen fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante. En relación con ello, considerando que el servicio relevante sólo puede ser prestado en terminales portuarios, se deben analizar otros terminales portuarios como alternativas de provisión del servicio.
39. Al respecto, se debe señalar que, el Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao a cargo de DP World Callao S.R.L. es un terminal portuario que se ha especializado en la atención de naves y carga contenedorizada. De acuerdo con ello, el Muelle Sur no forma parte del mercado geográfico relevante.
40. Asimismo, el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales a cargo de Transportadora Callao S.A. es un terminal portuario que se ha especializado en el embarque de minerales y no considera el embarque/descarga de otras mercancías de granel sólido. De acuerdo con ello, este terminal no forma parte del mercado geográfico relevante.
41. Respecto a la posibilidad de la prestación del servicio relevante a través de otros terminales portuarios del litoral peruano, cabe señalar que los servicios portuarios a la carga sólida a granel pueden ser prestados en diferentes terminales portuarios²⁹. Sin embargo, por la ubicación de las instalaciones de los

²⁹ De acuerdo con información de la Autoridad Portuaria Nacional, durante el 2014, del total de carga movilizada por los terminales portuarios de uso público en el Perú, el 50.5% corresponde a mercancía contenedorizada, el 33.8% a granel sólidos, el 7.2% a granel líquido, el 7.6% a carga general no contenedorizada y el 0.8% a carga



consignatarios de la carga (fábricas, avícolas y otros) y los costos logísticos (incluyendo el costo del transporte terrestre), existe una segmentación en relación con los terminales portuarios utilizados para la descarga de carga sólida a granel.

42. En efecto, de acuerdo con la información obtenida por esta Secretaría Técnica, las empresas importadoras de carga sólida a granel, principalmente, empresas importadoras de cereales, realizan la descarga de sus mercancías a través de los diferentes terminales portuarios del litoral peruano²⁹. Sin embargo, el destino de la carga importada son las zonas geográficas cercanas a los diferentes terminales portuarios (almacenes y/o clientes ubicados en zonas cercanas).
43. Por lo tanto, la importación de la carga sólida a granel se realizará en aquellos terminales portuarios ubicados en la zona de destino de dicha carga. Ello, se debe principalmente a los costos de transporte. Así, sería muy costoso realizar la descarga en un terminal portuario ubicado en un lugar diferente al de la zona de destino de la carga y luego trasladar la carga vía terrestre.
44. Cabe destacar que en los movimientos de carga sólida a granel en el Perú, el tráfico de importación se encuentra compuesto principalmente por productos como trigo, maíz, soya y fertilizantes; y, el tráfico de exportación se encuentra principalmente compuesto por concentrados de minerales (zinc y cobre)³⁰. Así, en el caso del TNM, durante el 2013 y 2014, la importación de cereales representó más del 75.4% de la importación de carga sólida a granel, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**Productos de carga sólida a granel importados a través del TNM
2013-2014***

Régimen	Productos	Movimiento en el TNM		Participaciones	
		2013	2014	2013	2014
Importación:	Maíz, trigo, soya y otros cereales	3,124,956	3,411,697	77.7%	75.4%
	Fertilizantes	405,537	315,678	10.1%	7.0%
	Otros	491,313	796,428	12.2%	17.6%
	Total	4,021,806	4,523,803	100.0%	100.0%

* El maíz, trigo y soya representaron más del 93.4% de los cereales importados durante el 2013.

Fuente: APM

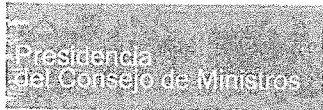
Elaboración: Secretaría Técnica

45. Asimismo, entre el 2012 y el primer semestre del 2015, el TNM ha concentrado más del 62.51% en la importación de los principales cereales (maíz, trigo y soya) entre los terminales portuarios del litoral peruano que movilizan carga sólida a granel. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de los volúmenes importados:

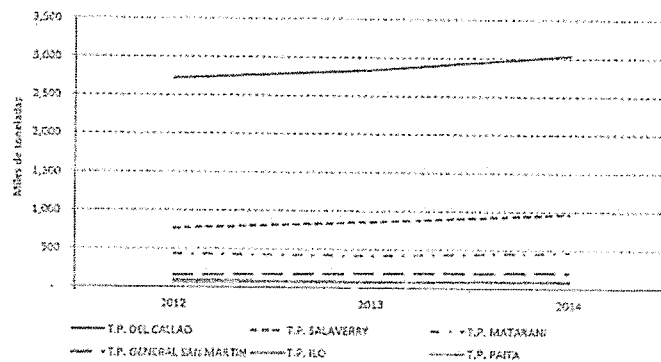
rodante. Ver: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=26815&folderId=27001&name=DLFE-13910.pdf (última consulta: 29 de octubre de 2015).

²⁹ Para mayor información ver las partidas arancelarias de los principales cereales (maíz, trigo y soya): <http://www.aduanet.gob.pe/ci-ad-itesdesp/FrmConsultaSumin.iso?icon=E> (última consulta: 29 de octubre de 2015).

³⁰ Ver: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=28267&folderId=1263007&name=DLFE-7733.pdf (última consulta: 29 de octubre de 2015).



Importación de los principales cereales según terminal portuario (2012-2014)

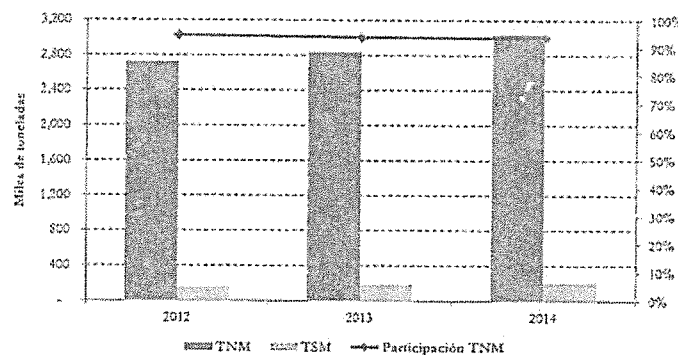


Fuente: Sunat y APM

Elaboración: Secretaría Técnica

46. Asimismo, a pesar de la cercanía entre el Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TSM) y el TNM, aproximadamente 280 km, se ha evidenciado que, entre el 2012 y el 2014, el TSM movilizó menos del 6.29% del volumen total entre estos dos puertos.
47. En relación con ello, de las 47 empresas que han importado cereales a través del TSM y del TNM, se evidencia que sólo 7 empresas de ellas han utilizado el TSM, mientras que las 47 empresas han realizado sus importaciones a través del TNM³¹. Asimismo, se puede apreciar que el TNM concentró más del 93.71% del volumen movilizado de cereales entre ambos puertos, entre el 2012 y 2014, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico³².

Movimiento de cereales entre el TSM y el TNM (2012-2014)



Fuente: Sunat y APM

Elaboración: APM

³¹ Entre las principales empresas importadoras se encuentran San Fernando, Alicorp y Contilatin, que han concentrado cerca del 50% del volumen importado a través del TSM y TNM, entre el 2011 y primer semestre de 2015. Las empresas que siguen en importancia son ADM Andina, Cargill Américas, Atlas Trading, Graneles del Perú, entre otras.

³² Ver: APM (2015) Propuesta del servicio especial denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, p.19.



PERU

Presidencia
del Consejo de Ministros

48. De acuerdo con lo anterior, a pesar de que la corta distancia entre ambos terminales portuarios podría tener como consecuencia que posean ciertas áreas de influencias comunes, existirían otros factores como los costos de transporte terrestre, las economías de escala, frecuencias de arribo, entre otras características, que debilitan la opción de que el TSM represente una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio relevante al TNM en la actualidad³³.
49. En consecuencia, esta Secretaría Técnica considera que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento para el servicio relevante a nivel interportuario, razón por la cual, el mercado geográfico relevante está constituido por el TNM.
50. Por lo tanto, el mercado relevante está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (servicio relevante) en el Terminal Norte Multipropósito (mercado geográfico).

3.4 Análisis de las condiciones de competencia

51. Considerando el mercado relevante previamente definido, corresponde analizar si existen condiciones de competencia en dicho mercado.
52. De conformidad con lo dispuesto por el Contrato, APM es la única empresa que puede brindar servicios dentro de la infraestructura portuaria del TNM. En efecto, la Cláusula 2.7 del Contrato establece que:

"(...) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del referido Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión (...)".

53. Por lo tanto, esta Secretaría Técnica considera que el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.

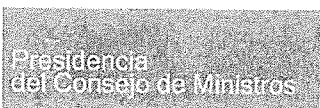
IV. CONCLUSIONES

El servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves forma parte de un paquete de servicios portuarios. El mercado relevante

³³

De acuerdo con APM, las economías de escala y las frecuencias de arribo son resultado, principalmente, de la aglomeración de empresas alrededor de un puerto, la aglomeración del TNM es bastante mayor que en el TSM, lo que permite que los consignatarios establezcan acuerdos para importar en una misma nave sus productos. Ello, trae como consecuencia una mayor frecuencia en el número de arribos al TNM, atrayendo a su vez a otros consignatarios.

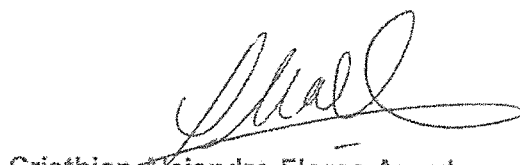
Por otro lado, estos acuerdos originan que por arribo, en promedio, se transporte un mayor volumen de carga y que, por lo tanto, se generen economías de escala. Al respecto, una nave con mayor carga por arribo representa para los consignatarios un menor flete de transporte marítimo por tonelada respecto de transportar su carga en una nave más pequeña o en una nave con menor volumen por arribo. Ver: APM (2015) Propuesta del servicio especial denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, p.20.



está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (servicio relevante) en el Terminal Norte Multipropósito (mercado geográfico).

Considerando las características actuales del mercado, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.


Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre
Competencia


Cristhian Alejandro Flores Angulo
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre
Competencia

ANEXO N° 2:
BENCHMARKING DE TARIFAS: MUESTRA DE
TERMINALES PORTUARIOS QUE PRESTAN EL
SERVICIO DE RETIRO/COLOCACIÓN DE
SEPARADORES ARTIFICIALES EN LAS BODEGAS
DE LAS NAVES

ANEXO N° 2.1:

Puerto Panul

PUERTO PANUL S.A.

TERMINAL NORTE - SITIO 8

PUERTO DE SAN ANTONIO



MANUAL DE SERVICIOS

Versión 30

▪ **RETIRO DE SEPARACIONES ARTIFICIALES (TSE 012)**

a) Descripción

El servicio consiste en retirar y desembarcar todos los materiales instalados en la bodega y ocupados para dividir artificialmente su espacio. La unidad física utilizada para efectos del cobro es de cada una (por separación).

b) Actividades que incluye

Incluye el trabajo de desarme de los materiales, preparación de las izadas, la operación de desembarque de los materiales y su retiro.

c) Recursos involucrados

El servicio incorpora la cuadrilla especializada que ejecuta la faena, las herramientas para el retiro de los materiales, los elementos de utilería y el elemento de transferencia para desembarcarlos.

▪ **CARGUIO A CAMION POR DERRAME A PISO (TSE 013)**

a) Descripción

Este servicio de carguío consiste en recoger y volver a cargar a camión, el producto derramado por causa no atribuible a Puerto Panul.

b) Actividades que incluye

Incluye el trabajo que conlleve el hecho de recoger la carga derramada y volverla a cargar, así como la limpieza del sector afectado.

c) Recursos involucrados

Maquinaria pesada, operador de máquina, movilizadores que ejecutan la faena y los elementos necesarios para llevarla a cabo.

▪ **SALVATAJE DE CARGA SINIESTRADA (TSE 014)**

a) Descripción

El servicio consiste en brindarle atención necesaria a la carga siniestrada a bordo, de acuerdo a la naturaleza de la misma y según los daños de los cuales se trate. La carga siniestrada se refiere, entre otros casos similares, a: focos de humedad, carga con alta temperatura, carga descompuesta, grano con semillas no autorizadas para ingresar al país, y que deben ser tratadas en forma diferente a la transferencia normal de la carga. La unidad física utilizada para el cobro del servicio es la tonelada.

b) Actividades que incluye

La participación del personal a bordo y el tratamiento que corresponda darle a la carga, para que pueda ser desembarcada o vuelta a acomodar en las bodegas de la nave, según lo que proceda. Las actividades a realizar, normalmente serán definidas por personal especializado y dependerán del tipo de siniestro.

c) Recursos involucrados

La cuadrilla especializada para trabajar a bordo y las herramientas y elementos de utilería necesarios para llevar a cabo la faena.

ANEXO 1: TARIFAS REGISTRADAS VIGENTES Y PRECIOS

REGISTRO DE TARIFAS Y PRECIOS DE LOS SERVICIOS BASICOS			
CODIGO	NOMBRE DEL SERVICIO	UNIDAD	PRECIO
TMN	Tarifa a la Nave por Uso de Muelle	US\$/metro_eslora-hora	4,20
TMC	Tarifa a la Carga por Uso de Muelle	US\$/tonelada	0,96
TTG	Transferencia De Carga A Granel	US\$/tonelada	0,96

REGISTRO DE TARIFAS Y PRECIOS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES			
CODIGO	NOMBRE DEL SERVICIO	UNIDAD	PRECIO
TSE – 001	Romaneó Y Destare Camión Otro Tipo	US\$/tonelada	1,23
TSE – 001	Romaneó Y Destare Camión Tipo Batea	US\$/tonelada	1,23
TSE – 001	Romaneó Y Destare Camión Tipo Tolva	US\$/tonelada	1,23
TSE – 001	Romaneó Y Destare Carro De Tren	US\$/tonelada	2,1
TSE – 002	Amarre/Desamarre Naves	US\$/maniobra	400
TSE – 003	Descompactación	US\$/tonelada	0,43
TSE – 004	Uso De Infraestructura Para Abastecimiento de Combustible y/o Lubricantes	US\$/vehículo	50
TSE – 005	Encarpe De Camiones Otro Tipo	US\$/tonelada	0,87
TSE – 005	Encarpe De Camión Tipo Batea	US\$/tonelada	0,87
TSE – 005	Encarpe De Camión Tipo Tolva	US\$/tonelada	0,87
TSE – 006	Encarpe Y Descarpe De Contenedores Para Carga A Granel	US\$/camión	40
TSE – 007	Trimming Carros Ferrocarriles	US\$/carro	1
TSE – 008	Pesaje Por Ejes A Terceros	US\$/tonelada	0,40
TSE – 009	Suministro Energía Eléctrica	US\$/kWh	0,5
TSE – 010	Uso De Infraestructura Para Rancho Naves	US\$/vehículo	50
TSE – 011	Permanencia Vehículos De Carga	US\$/camión_día	50
TSE – 012	Retiro Separaciones Artificiales	US\$/cada una	7.000
TSE – 013	Carguío A Camión Por Derrame A Piso	US\$/camión	35
TSE – 014	Salvataje De Carga Siniestrada	US\$/tonelada	5
TSE – 015	Permanencia De Carga	US\$/tonelada_día	0,5
TSE – 016	Habilitación (Mínimo 3 Horas)	US\$/hora_hombre	15
TSE – 017	Servicio De Portalón	US\$/estadía nave	416
TSE – 018	Falsa Llamada Servicios Especiales	US\$/servicio	100
TSE – 019	Permiso Permanente De Ingreso De Vehículos	US\$/vehículo_año	50
TSE – 020	Permiso Provisorio De Ingreso De Vehículos	US\$/vehículo_día	15
TSE – 021	Uso De Infraestructura Por Empresas De Servicios Ajenas A Puerto Panul S.A.	US\$/Unidad-Faena	50
TSE – 022	Aseo Del Frente De Atraque	US\$/hora_hombre	20
TSE – 023	Recolección De Basura O Residuos	US\$/ m³	200
TSE – 024	Transferencia De Carga Fraccionada	US\$/tonelada	2,22
TSE – 025	Reparación De Sacos De 50 Kilos	US\$/unidad	4
TSE – 026	Reparación De Sacos Entre 0,5 Y 2 Toneladas	US\$/unidad	10
TSE – 027	Encarpe Y Amarre De Camión Otro Tipo Con Sacos De 50 Kilos, Y Entre 0,5 Y 2 Toneladas	US\$/tonelada	0,95
TSE – 028	Arriendo De Tornillos Sin Fin O Roscos	US\$/unidad/turno	222
TSE – 029	Arriendo De Luminarias	US\$/unidad/hora	15
TSE – 030	Permiso Permanente De Ingreso De Personas	US\$/persona/año	40
TSE – 031	Arriendo De Espías	US\$/unidad/día	500
TSE – 032	Trabajadores Extras Por Labores A Bordo No Incluidas En Los Servicios Básicos	US\$/hombre_turno	150
TSE – 033	Trabajadores Extras Por Labores Dentro Del Terminal No Incluidas En Los Servicios Básicos	US\$/hombre_turno	70

ANEXO N° 2.2:
Antofagasta Terminal Internacional

LISTADO DE TARIFAS ATI PERIODO 2015-2016

Vigencia: Desde el 1° de Abril de 2015 al 31 de Marzo de 2016

ITEM	Unidad de cobro	Nivel Tarifario
------	-----------------	-----------------

I. TARIFAS DE SERVICIOS USO DE MUELLE

SERVICIOS DE TRANSFERENCIA

TAR 101 Transferencia de contenedores llenos 20 pies	Usd/Teu	90,80
TAR 102 Transferencia de contenedores llenos 40 pies	Usd/Teu	76,43
TAR 103 Transferencia de contenedores vacíos 20 pies	Usd/Teu	90,80
TAR 104 Transferencia de contenedores vacíos 40 pies	Usd/Teu	76,43
TAR 105 Transferencia de carga fraccionada	Usd/T.M.	4,46
TAR 106 Transferencia de automotores	Usd/T.M.	12,45
TAR 107 Transferencia cargas a granel	Usd/T.M.	6,79
TAR 108 Transferencia Cargas a Granel Bolivia	Usd/T.M.	6,79
TAR 896 Transferencia de Carga de Proyecto	Usd/T.M o M3	28,42

SERVICIOS DE USO DE MUELLES NAVE Y CARGA

TAR 111 Uso de Muelle a la Nave Sitio 4-5, 6 y 7	Usd/Metro Eslora Hora	2,15
TAR 113 Uso de Muelle Naves Menores.	Usd/Nave/Día	29,04
TAR 114 Uso de Muelle Naves de Guerra o Científicas	Usd/Metro Eslora Hora	0,60
TAR 115 Uso de Muelle a la Carga General	Usd/T.M.	5,62
TAR 116 Uso de Muelle a la Carga Granel	Usd/T.M.	5,62
TAR 117 Uso de Muelle a la Carga Cabotaje	Usd/T.M.	5,62
TAR 118 Uso de Muelle a la Carga FIO Boliviana	Usd/T.M.	0,85

II. TARIFAS DE SERVICIOS TERMINALES

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 121 Reestibas vía nave de contenedores de 20 pies	Usd/Teu	99,93
TAR 122 Reestibas vía nave de contenedores de 40' pies	Usd/Teu	84,11
TAR 123 Reestibas vía muelle de contenedores de 20 pies	Usd/Teu	199,86
TAR 124 Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies	Usd/Teu	168,24
TAR 125 Trabajador extra, por labores no incluidas en la transferencia (movilizador)	Usd/Hombre/Turno	124,93
TAR 126 Carga de Proyecto Tandem Grúas Gottwald	Usd / Movimiento	A convenir
TAR 127 Tiempo muerto, tiempo en espera y no provisión de trabajo en la nave	Usd/Hora	967,60
TAR 130 Reestibas vía nave de carga fraccionada	Usd/T.M.	9,38
TAR 131 Reestibas vía muelle de carga fraccionada	Usd/T.M.	18,77
TAR 132 Reestibas vía nave automotores	Usd/T.M.	13,23
TAR 133 Reestibas vía muelle automotores	Usd/T.M.	26,46
TAR 134 Reestibas vía nave de carga proyecto	Usd/T.M.	25,77
TAR 135 Reestibas vía muelle de carga proyecto	Usd/T.M.	51,54

SERVICIO A CONTENEDORES REFRIGERADOS

TAR 201 Conexión, desconexión y monitoreo a contenedores refrigerados	Usd/Box	123,72
TAR 203 Monitoreo contenedores refrigerados	Usd/Box/Turno	147,72
TAR 204 Suministro de Energía Eléctrica	Demanda Máxima + Consumo USD/KWH + 30%	A convenir

RECEPCIÓN DE CARGAS FUERA DE PLAZO

TAR 211 Recepción de contenedores fuera del horario establecido	Usd/Box	75,13
TAR 212 Carga fraccionada fuera del horario establecido	Usd/T.M.	23,85

SERVICIOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN

TAR 221 Consolidación o desconsolidación de contenedores 20'	Usd/Teu	371,38
TAR 222 Consolidación o desconsolidación de contenedores 40'	Usd/Box	401,62
TAR 223 Consolidación o desconsolidación de contenedores especiales (OT/FR)	Usd/Box	690,00
TAR 224 Consolidación de contenedores con concentrado a grane	Usd/Box	764,57

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 241 Aforo simple	Usd/Box	42,21
TAR 244 Remanejo o selección de contenedores en Terminal	Usd/Movimiento	42,12
TAR 246 Aforo o reconocimiento de carga fraccionada	Usd/T.M.	34,84
TAR 247 Aforo o reconocimiento de carga en contenedores	Usd/Teu	650,00
TAR 248 Inspección SAG de carga en contenedores	Usd/Box	650,00
TAR 249 Servicio de fumigación exterior contenedor	Usd/Teu	650,00
TAR 250 Habilitación de terminal	Usd/Habilitación	650,00
TAR 251 Traslado de contenedores entre 2 puntos del terminal	Usd/Box	160,52
TAR 252 Sellado o resellado de contenedores	Usd/Box	37,55
TAR 258 Confección mamparo graneles	Usd/Mamparo	3.900
TAR 259 Confección mamparo cobre	Usd/Mamparo	1.900

III. TARIFAS DE SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO, ACOPIO Y DEPÓSITO COMERCIAL

TAR 331 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 01 a 02	Usd/T.M./Día	7,50
TAR 332 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 03 a 10	Usd/T.M./Día	8,31
TAR 333 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 11 a 20	Usd/T.M./Día	9,13
TAR 334 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 21 a 30	Usd/T.M./Día	10,75
TAR 335 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 31 en Adelante	Usd/T.M./Día	14,00
TAR 341 Almacenaje de contenedores con carga extra dimensionada desde el día 1 al 30	Usd/T.M./Día	14,00
TAR 342 Almacenaje de contenedores con carga extra dimensionada desde el día 31 en adelante	Usd/T.M./Día	40,00

IV. TARIFAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS AL ALMACENAJE

TAR 401 Carguío y descarguío de carga general fraccionada	Usd/T.M.	5,70
TAR 402 Carguío y descarguío de contenedores llenos o vacíos	Usd/Box	53,32
TAR 421 Copia de documentos de recepción de carga	Usd/Unidad	22,29
TAR 424 Pesaje Unitario de bultos (carga suelta)	Usd/T.M.	15,28
TAR 425 Romaneo	Usd/T.M.	2,50
TAR 426 Emisión de documentos de recepción de carga	Usd/DRES	24,52
TAR 427 Recargo por no presentación de documentos de carga peligrosos	Usd/Documento	900,00
TAR 428 Reconfección de facturas	Usd/Factura	35,00
TAR 429 Recepción y despacho de contenedores con carga extradimensionada	Usd/Box	89,69

ANEXO N° 2.3:

Puerto Angamos

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias Sección 2	Versión	7
	Página	1 de 37



DOC-SIG-003
REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS
SECCION 2

Versión	Revisó	Fecha	Aprobó	Fecha	Modificaciones
7	RdV		CPM	30-11-2005	Emisión

ADVERTENCIA

Este documento y la información contenida en él son de exclusiva propiedad de Compañía Portuaria Mejillones S.A. No debe ser reproducido el todo o parte, o de otra forma expuesto fuera de la empresa, sin la autorización del Gerente General.



Cuando impreso directamente desde Intranet, este documento es válido solamente el día de la impresión: 16/10/2006

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Referencia	DOC-SIG-003
Reglamento de Operaciones Portuarias	Versión	7
Sección 2	Página	30 de 37

T-PV Estacionamiento de camiones

Este cobro se refiere al estacionamiento de camiones dentro de los recintos del Puerto cuando, sea por razones operativas o no, pero no imputables al Puerto como tal, un camión permanezca allí más de un día. Se aplica por día indivisible. La unidad de cobro será por camión por día.

T-RO Pesaje de remolques o vehículos

Se entiende como tal el romaneo, dentro del Puerto, de camiones u otros vehículos. Los camiones con acoplado se contabilizarán como sólo una unidad. La unidad de cobro será el vehículo.

T-PB Pesaje unitario de paquetes

Se refiere al romaneo de bultos, dentro del Puerto, cuando existen razones para verificar el peso de la unidad, y/o cuando lo solicite el dueño de la carga, el armador, Aduana u otro organismo competente. El servicio se cumplirá con una romana con calibración vigente. La unidad de cobro será la tonelada, siendo además esa unidad el cobro mínimo a aplicar en cada oportunidad por el pesaje.

T-D Tiempo de inactividad

Se refiere al tiempo en que la o las cuadrillas de embarque o de descarga, u otras para labores en tierra, solicitadas por la nave, sus agentes, o la carga, sufran tiempos improductivos en las operaciones de transferencia o de movilización, consolidación u otras, por razones no atribuibles al Puerto o a la naturaleza. Los tiempos no productivos pueden ser, sólo a manera de ejemplo, atraso en el arribo de la nave sin aviso oportuno, fallas en las grúas o maniobras de la nave, o de las tapas de escotillas, u otras razones propias de la carga o de la nave. La unidad de cobro será el equipo o cuadrilla por hora indivisible.

T-SG-OL Otras labores

Este servicio incluye el personal y sólo los materiales básicos de aseo y otros como escobas y carretillas para la limpieza de bodegas o cubierta de la nave (no incluye agua a presión u otros medios), o el barrido de contenedores, o la construcción de mamparos de madera, o la

Libro de Tarifas Públicas

Vigentes desde el 1 de Abril de 2015

Tarifas

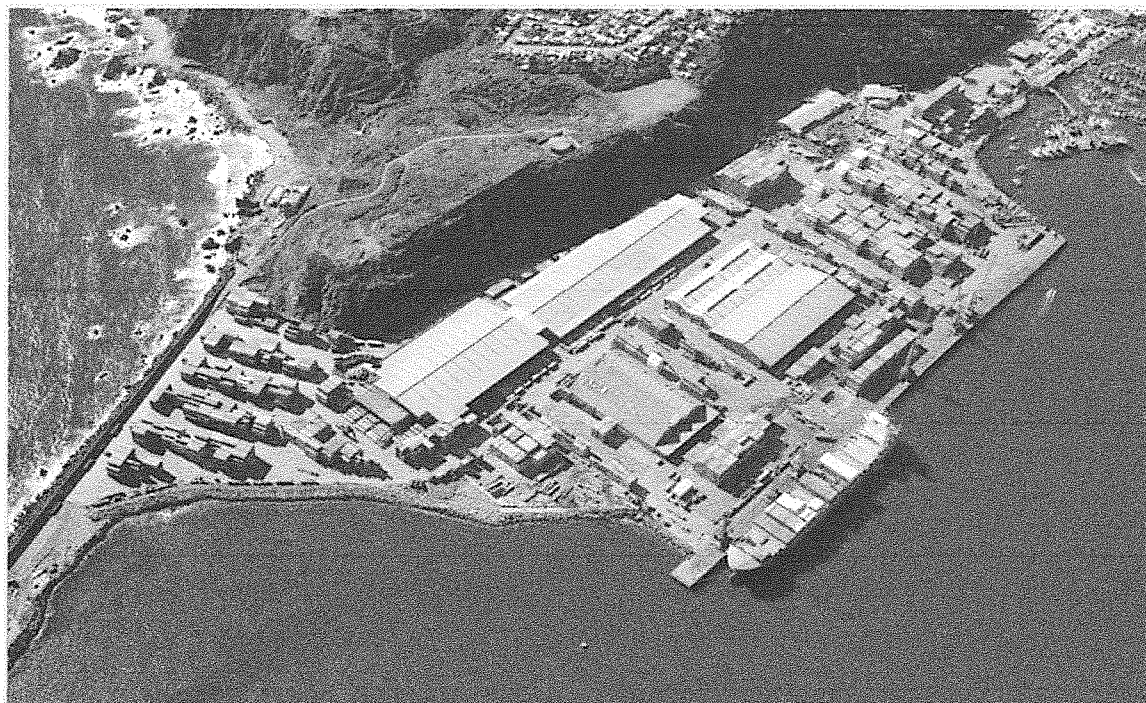
		<u>Unidad</u>	<u>USD</u>
MUELLEAJE A LA NAVE			
T-UM-N	Naves comerciales (de carga y/o pasajeros)	USD/metro-eslora (LOA)-hr.	2,20
T-UM-NC	Naves comerciales de cabotaje (de carga y/o pasajeros)	USD/metro-eslora (LOA)-hr.	2,20
T-UMM	Remolcadores, lanchas, embarcaciones deportivas y afines	USD/nave-día indivisible	27,53
T-UMR	Muellaje para naves tipo Ro-Ro	USD/metro-eslora (LOA)-hr.	2,20
T-UM-O	Muellaje para naves Científicas o de Guerra	USD/metro-eslora (LOA)-hr.	2,20
T-UM-EC	Naves habilitadas para entrega de combustible (bunker barges)	USD/metro-eslora (LOA)-hr.	2,20
OTROS CARGOS A LA NAVE			
T-UP	Uso del Puerto, aplicable a naves que no transfieren cargas	USD/TRG	0,15
T-UP-CPM	Uso del Puerto CPM	USD/TRG	0,15
T-SG-AD	Amarra y desamarra de naves	USD/faena	440,85
T-SG-C	Cuidador de portalón de nave	USD/turno	191,54
T-PAX	Tasa de embarque o desembarque de pasajeros	USD/pasajero	7,15
T-CM	Confección de Mamparos	USD/turno	963,41
T-UPM	Uso de Portalón Móvil	USD/faena	715,93
MUELLEAJE A LA CARGA			
T-UM-C	Carga general y contenedores	USD/tonelada	5,62
T-UM-RR	Vehículos en naves Ro-Ro	USD/tonelada	5,62
T-UM-CAB	Carga general y contenedores de cabotaje (no aplicable al cobre metálico ni a las cargas especiales)	USD/tonelada	5,62
MANIPULACIONES Y PORTEOS			
T-SP	Servicio de porteo	USD/tonelada	3,96
T-SPR	Transporte y manipulación de la carga desde el Area de Almacenamiento Masivo hasta el Espacio de Acopio o el delantal del muelle, o viceversa	USD/tonelada	6,11
TRANSFERENCIA			
T-ED-C	Carga general	USD/tonelada	14,31
T-ED-C-C	Carga general de cabotaje (no aplicable al cobre metálico ni a las cargas especiales)	USD/tonelada	11,25
T-SC	Cargas especiales	USD/tonelada o M3	28,90
T-ED-X	Carga clasificada como eliminación directa o peligrosa	USD/tonelada	43,51
T-C-F-GN	Contenedor lleno	USD/contenedor	153,37
T-C-M	Contenedor vacío	USD/contenedor	153,37
T-C-F-X	Contenedores clasificados como carga de eliminación directa o peligrosa	USD/contenedor	566,40
T-C-S-F	Movimiento del contenedor lleno a bordo	USD/contenedor	89,61
T-C-S-M	Movimiento del contenedor vacío a bordo	USD/contenedor	89,61
T-C-S-R	Tarifa extra para el movimiento vía muelle (sólo a costado de nave)	USD/contenedor	30,56
T-S-G	Movimiento de carga general a bordo	USD/tonelada	11,25
T-S-V	Movimiento de vehículos a bordo	USD/tonelada	15,34
T-C-FC	Contenedores con "full cycle" (falsa desc./emb. y trasbordo)	USD/contenedor-ciclo	199,71
T-C-F-SD	Con utilería especial para contenedores con carga sobredimensionada (T-C-F +, o T-C-S-F +)	USD/contenedor	85,59
T-T-CP	Con utilería especial para cargas de proyecto (T-SC +, o T-ED-C +)	USD/hora	1283,88
T-T-V	Vehículos menores y camiones normales	USD/tonelada	15,34
T-C-AV	Transferencia de Contenedores Autovolteables	USD/tonelada	35,79
T-T-MA	Transferencia de Maquinaria Autopropulsables - Naves RORO	USD/tonelada	15,34
T-SG-RBA	Tarifa de Recepción de Carga para embarque en Bateas	USD/tonelada	10,22
T-ED-BA	Transferencia de Carga en Bateas	USD/tonelada	24,54
T-ED-AF	Transferencia de Asfalto a Granel	USD/tonelada	11,25
T-SG-IV	Transferencia en Maniobra Tándem	USD/movimiento	18256,17

ANEXO N° 2.4:
San Vicente Terminal Internacional



MANUAL DE SERVICIOS 2013

SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL S.A.



Fecha de actualización: Diciembre 2013

CAPÍTULO VII

SERVICIO DE TRANSFERENCIA

ART. 23 El servicio de Transferencia consiste en el conjunto de actividades de amarre o desamarre, estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, porteo, carguío o descarguío a medios de transporte terrestre, almacenamiento, acopio o depósito comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios, entendiéndose que en el caso de almacenamiento, acopio o depósito comercial, éstos servicios incluirán: (i) tratándose del embarque, las 72 horas antes del amarre de la nave que va a recibir tal carga más el tiempo de ocupación de la misma, y (ii) tratándose del desembarque, el tiempo de ocupación de la nave en el caso de desembarque de graneles ó, 24 horas desde el desamarre de la nave, en el caso de otro tipo de carga.

ART. 24 El servicio de transferencia de Contenedores llenos y/o vacíos de 20' y/o 40' comprende las operaciones descritas en el ART. 23, su unidad de cobro está expresada en US\$/Teu.

ART. 25 El servicio de transferencia de Carga Fraccionada y Granel comprende las operaciones descritas en el ART. 23, su unidad de cobro está expresada en US\$/Tonelada.

ART. 26 El servicio de Reestiba de Contenedores de 20' y/o 40' a bordo, consiste en movilizar contenedores a bordo de la nave por razones de estiba y/o a solicitud del comando nave u operador de la Línea, su unidad de cobro está expresada en US\$/Contenedor. Este servicio reemplaza a la tarifa de transferencia de contenedores.

ART. 27 El servicio de Reestiba de Contenedores de 20' y/o 40' vía muelle, consiste en descargar desde la nave los contenedores a ser reestibados, portear a zona de stacking temporal y posteriormente reembarcar los contenedores en la nave. Esta operación se realiza por razones de estiba y/o a solicitud del comando nave u operador de la Línea; su unidad de cobro está expresada en US\$/Contenedor. Este servicio reemplaza a la tarifa de transferencia de contenedores.

ART. 28 El servicio de Manipuleo de Contenedores extradimensionados a bordo de la nave consiste en proveer y preparar la utilería especial, necesaria para realizar la transferencia de aquellos contenedores que no puedan ser izados directamente con el spreader, su unidad de cobro está expresada en la Tarifa Base descrita en el ART. 24 más US\$/Contenedor.

ART. 29 El servicio de Trabajadores Extras por labores no incluidas en la transferencia consiste en proveer Personal Adicional a solicitud de la nave, sus agentes o el operador de la misma para realizar faenas especiales tales como: Limpieza de bodegas, preparación de maniobras, mamparos falsos, refuerzo de cuadrillas, otros; su unidad de cobro está expresada en US\$/Hombre/Turno.



[Tarifas](#)
[Manual de Servicios](#)
[Brochures](#)
[Galería de Fotos](#)
[Link de Interés](#)
[Memoria](#)
[Video](#)

Tarifas de Servicios San Vicente Terminal Internacional S.A

Fecha Actualización: 26 de Marzo de 2015 Vigencia desde: 01 de Abril de 2015

Tarifas de Servicio de Muelle			
Servicios de Transferencia			
Tar 101	Transferencia de Contenedores llenos de 20 pies	US\$/Teu	70.00
Tar 102	Transferencia de Contenedores vacíos de 20 pies	US\$/Teu	70.00
Tar 103	Transferencia de Contenedores llenos de 40 pies	US\$/Teu	54.00
Tar 104	Transferencia de Contenedores vacíos de 40 pies	US\$/Teu	54.00
Tar 105	Transferencia de Carga Fraccionada y Granel	US\$/Tonelada	6.00
Tar 106	Transferencia de Carga Líquidos a Granel	US\$/Tonelada	6.00
Servicios de Uso de Muelle			
Tar 111	Uso de Muelle a la Nave	US\$/Metro Eslora Hora	2.88
Tar 112	Uso de Muelle a la Carga	US\$/Tonelada	2.98
Tar 113	Uso de Muelle a embarcaciones menores	US\$/Unidad-Hora	250.00
Servicios Especiales			
Tar 121	Reestiba contenedores 20 y 40 pies a bordo	US\$/Contenedor	60.00
Tar 122	Reestiba contenedores 20 y 40 pies via muelle	US\$/Contenedor	150.00
Tar 123	Manipuleo de contenedores extradimensionados abordó	US\$/Tarifa Base + Contenedor	60.00
Tar 124	Trabajadores Extras por labores no incluidas en la Transferencia	US\$/Hombre/Turno	150.00
Tar 125	Horas de para de responsabilidad de la nave.	US\$/Hora - Cuadrilla	200.00
Tar 126	Fumigación de cubiertas	US\$/Nave	180.00
Tar 127	Apertura / Cierre de Pontones	US\$/Movimiento	150.00
Tar 128	Reestiba Carga Fraccionada ó Granel a bordo	US\$/Tonelada	6.25
Tar 129	Reestiba Carga Fraccionada ó Granel via muelle	US\$/Tonelada	12.50
Tar 130	Embarque / Desembarque cargas extradimensionadas o de proyecto	US\$/Tonelada o m3	40.00

ANEXO N° 2.5:
Puerto de Coronel

MANUAL DE SERVICIOS

Puerto de Coronel



**JUNTOS EL
MEJOR EQUIPO**
www.puertodecoronel.cl

Fecha Actualización
Enero 2015

Este cese de actividades portuarias, implica todas las faenas desarrolladas en Muelles, CFS, Antepuerto, Yard y Depósito.

Respecto de las naves, el cobro por concepto de muellaje a la nave, no se suspenderá ni descontará, en razón a que la nave permanece atracada a un sitio seguro, lo que además es una facilidad para la tripulación y Comando de la nave.

6. Servicios de Transferencia (TST)

Los Servicios de Transferencia se definen para contenedores, para carga general (incluida la carga de Proyectos y/o Extra-Dimensionada) y para carga a granel, de acuerdo a lo estipulado en este Manual.

6.1 Transferencia de Contenedores, corresponde al precio unitario, expresado en dólares por contenedor que CPC puede cobrar a los usuarios por la transferencia de carga movilizada en contenedores estándar o no estándar, llenos o vacíos.

6.2 Transferencia de Carga Fraccionada o Granel, corresponde al precio unitario, expresado en dólares por tonelada o metro cúbico que CPC puede cobrar a los usuarios por la transferencia de carga movilizada en otros medios, distintos del contenedor.

6.3 Transferencia de Carga Extra-Dimensionada o de Proyecto, corresponde al precio unitario, expresado en dólares por tonelada o metro cúbico que CPC puede cobrar a los usuarios, por la transferencia de este tipo de carga.

6.4 Reestiba de Contenedores (Abordo), corresponde al manipuleo de contenedores a bordo de la nave (Shifting), sin que éstos sean descargados a muelle para su posterior embarque. Esta Reestiba puede ser por razones de estiba y/o a solicitud del Comando de la Nave u Operador de la Línea.

6.5 Reestiba de Contenedores (Vía Muelle), corresponde a la descarga a muelle de contenedores para su posterior embarque en la misma nave. Esta Reestiba puede ser por razones de estiba y/o a solicitud del Comando de la Nave u Operador de la Línea.

6.6 Full Cycle de Contenedores, corresponde a la transferencia de cargas o contenedores entre naves, dentro de CPC.

6.7 Trabajadores Extras, consiste en proveer personal adicional, por labores no incluidas en la transferencia, a solicitud de la nave, sus agentes o el operador de la misma, para realizar faenas especiales, como: Limpieza de bodegas, preparación de maniobras, mamparos falsos, refuerzo de cuadrillas u otros. Su unidad de cobro está expresada en US\$/Hombre-Turno.

Tarifado Público Año 2015

Puerto de Coronel

Vigencia: 1° de Febrero de 2015 al 31 de Diciembre de 2015



I	Servicios de Muellaje	Unidad	Tarifas
1	Muellaje a la Nave // Dockage	US\$/Metro-Eslora-Hora	2,95
2	Muellaje a la Nave // Dockage // Celulosa Bulk Carrier - Semi Open Hatch	US\$/Tonelada	2,55
3	Muellaje a la Nave // Dockage // Maderas Bulk Carrier - Semi Open Hatch	US\$/m ³	2,95
4	Muellaje a la Nave // Dockage // Celulosas OHGC	US\$/Tonelada	1,70
5	Muellaje a la Nave // Dockage // Maderas OHGC	US\$/m ³	2,55
6	Muellaje a la Nave // Dockage // Astillas	US\$/GMT	2,30
7	Muellaje a la Nave // Dockage // Rancho Combustible (nave atracada o abarloada)	US\$/Hora-Nave	285,00
8	Muellaje a la Carga // Wharfage	US\$/Tonelada	2,90
9	Muellaje a la Carga // Wharfage	US\$/m ³	2,90
10	Muellaje a la Carga // Wharfage // Rancho de Combustible (Nave atracada o Abarloada)	US\$/Tonelada	2,90
11	Muellaje a la Carga // Wharfage // Rancho de Combustible (Camiones vía muelle)	US\$/Vehículo-Evento	175,00
12	Uso de Muelle embarcaciones Menores (Eslora menor a 100m)	US\$/Hora-Nave	285,00
13	Uso de Embarcadero	US\$/Evento	50,00
II	Servicios de Transferencia	Unidad	Tarifas
1	Embarque/Descarga Contenedores llenos/vacios 20'	US\$/Contenedor	80,00
2	Embarque/Descarga Contenedores llenos/vacios 40'	US\$/Contenedor	100,00
3	Embarque/Descarga Contenedores Extradimensionados (Cobro Adicional)	US\$/Contenedor	80,00
4	Reestibas Contenedores (Abordo)	US\$/Contenedor	80,00
5	Reestibas Contenedores (Vía Muelle)	US\$/Contenedor	160,00
6	Embarque/Descarga Carga Fraccionada o Granel Directa	US\$/Tonelada	6,50
7	Embarque/Descarga Carga Fraccionada o Granel Indirecta	US\$/Tonelada	10,00
8	Embarque / Descarga Carga Extradimensionada o de Proyecto Directa	US\$/Tonelada o m ³	15,00
9	Horas de Para en la nave	US\$/Hora - Cuadrilla	250,00
III	Servicios de Terminales	Unidad	Tarifas
1	Desconsolidación-Consolidación de contenedores de 20'	US\$/Contenedor 20'	300,00
2	Desconsolidación-Consolidación de contenedores de 40'	US\$/Contenedor 40'	350,00
3	Desconsolidación-Consolidación de contenedor con R. Stacker	US\$/Contenedor	410,00
4	Porteo Carga Fraccionada o Granel	US\$/Tonelada o m ³	5,25
5	Porteo Carga Extradimensionada o de Proyecto Directa y por Cuenta del Cliente	US\$/Tonelada o m ³	1,00
6	Porteo Carga Extradimensionada o de Proyecto Indirecta y por Cuenta del Puerto	US\$/Tonelada o m ³	5,25
7	Despacho Carga Fraccionada o Granel Indirecta	US\$/Tonelada o m ³	5,00
8	Despacho Carga Extradimensionada o de Proyecto Indirecta	US\$/Tonelada o m ³	15,00
9	Horas de Para en el Terminal	US\$/Hora - Cuadrilla	250,00
IV	Servicios Especiales	Unidad	Tarifas
1	Manipuleos de contenedores en el yard	US\$/Movimiento	70,00
2	Traslado de contenedores dentro del Terminal	US\$/Contenedor	90,00
3	Traslado de contenedores entre el Terminal y El Manco	US\$/Contenedor	100,00
4	Sellado (o resellado) de Contenedores	US\$/Contenedor	12,00
5	Aforo o Inspección Sag de Carga en contenedores Refrigerados sin extracción de la carga	US\$/Contenedor	110,00
6	Aforo o inspección Sag de Carga en contenedores Refrigerados con extracción de la carga	US\$/Contenedor	460,00
7	Aforo o Inspección Sag de Carga en contenedores Dry sin extracción de la carga	US\$/Contenedor	110,00
8	Aforo o inspección Sag de Carga en contenedores Dry con extracción de la carga	US\$/Contenedor	250,00
9	Habilitación del Terminal (Mín. 4 horas)	US\$/Hora	170,00
10	Conexión / Desconexión / Monitoreo Contenedores Refrigerados*	US\$/Contenedor	85,00
11	Romaneó de Contenedores	US\$/Contenedor	20,00
12	Romaneó carga general o granel	US\$/Ton	0,45
13	Energía Eléctrica Contenedores Refrigerados*	US\$/Hora	3,30

Tarifado Público Año 2015

Puerto de Coronel



Vigencia: 1° de Febrero de 2015 al 31 de Diciembre de 2015

IV	Servicios Especiales	Unidad	Tarifas
14	Valor Hombre - Turno	US\$/Hombre-Turno	120,00
15	Arriendo Portalón	US\$/Turno	220,00
16	Suministro Agua Potable	US\$/m ³	4,00
17	Suministro Energía Eléctrica	US\$/KWH	1,00
18	Recepción anticipada/tardía de contenedores (early // late arrival)	US\$/Contenedor	80,00
19	Retiro Anticipado de Contenedores	US\$/Contenedor	115,00
20	Uso Zona de Resguardo Fitosanitaria	US\$/Contenedor	250,00
21	Uso Zona de Fumigación	US\$/Contenedor-día	60,00
22	Uso Explanada Portuaria (vehículo)	US\$/Vehículo-Evento	170,00
23	Amarre & Desamarre // Muelles Norte y Sur // 1° y 2° Turno	US\$/faena	385,00
24	Amarre & Desamarre // Muelles Norte y Sur // 3° Turno, Domingos y Festivos	US\$/faena	580,00
25	Amarre & Desamarre // Muelle Granelero // 1° y 2° Turno	US\$/faena	580,00
26	Amarre & Desamarre // Muelle Granelero // 3° Turno, Domingos y Festivos	US\$/faena	870,00

V	Servicios de Almacenaje	Unidad	Tarifas
1	Carga General o Granel depositada en Patios entre 1-5 días	US\$/Tonelada-día	0,60
2	Carga General o Granel depositada en Patios entre 6 o más días	US\$/Tonelada-día	1,20
3	Carga General o Granel depositada en Bodegas entre 1-5 días	US\$/Tonelada-día	1,20
4	Carga General o Granel depositada en Bodegas entre 6 o más días	US\$/Tonelada-día	1,80
5	Contenedores y/o Carga IMO	US\$/Tonelada-día	5,00
6	Contenedores (Llenos y/o vacíos)	US\$/Tonelada-día	1,80
7	Carga Extradimensionada o Proyecto depositada en Patios (7 días)	US\$/Tonelada o m ³	17,5
8	Carga Extradimensionada o Proyecto depositada en Bodegas (7 días)	US\$/Tonelada o m ³	22,0

VI	Depósito Contenedores Vacíos	Unidad	Tarifas
1	Gate In Contenedor 20'	US\$/Contenedor	105,00
2	Gate In Contenedor 40'	US\$/Contenedor	110,00
3	Gate In Contenedor Reefer	US\$/Contenedor	110,00
4	Gate Out Contenedor 20'	US\$/Contenedor	86,00
5	Gate Out Contenedor 40'	US\$/Contenedor	89,00
6	Gate Out Contenedor Reefer	US\$/Contenedor	95,00
7	Preasignación de contenedor	US\$/Contenedor	50,00
8	Habilitación del Depósito (Min. 4 horas)	US\$/Hora	170,00

VII	Servicios Adicionales	Unidad	Tarifas
1	Servicio Especial de Grúas Móviles [Mínimo 4 horas]	US\$/Hora - Grúa	950,00
2	Operación Tándem Grúas Móviles	US\$/Faena	16.000,00
3	Arriendo de Grúas Portacontenedores [Mínimo 4 horas]	US\$/Hora - Grúa	180,00
4	Arriendo tracto - camión [Mínimo 4 horas]	US\$/Hora - Grúa	45,00
5	Arriendo grúas horquillas < 6ton [Mínimo 4 horas]	US\$/Hora - Grúa	40,00
6	Arriendo grúas horquillas > 6ton [Mínimo 4 horas]	US\$/Hora - Grúa	45,00
7	Credencial de acceso	US\$ - Unidad	10,00

Antecedentes Generales			
1.-	El presente tarifado rige desde el 1° de Febrero de 2015, entendiéndose conocido y aceptado por todos los clientes de Puerto de Coronel a partir de su publicación en este sitio web.		
2.-	Para el caso de las cargas de Proyecto o Extradimensionadas la tarifa se aplica por tonelada o metro cúbico, lo que sea mayor por cada bulto.		
3.-	El servicio III.4 está sujeto a las características de los bultos y su factibilidad de ser porteado con los equipos del Puerto.		
4.-	Servicios IV.3 y IV.13 serán reajustados a contar del 1° de Junio de 2015.		
5.-	Servicio IV.22 todo uso de explanada distinto al de un vehículo (unidad de cobro) deberá ser cotizado a través de la Gerencia Comercial		
6.-	Todos los valores no incluyen IVA.		
7.-	Las horas de Para, tanto en la nave como en el Terminal, serán cobradas a todo evento y por cualquier causa o motivo no atribuible al Estibador. Se contabilizan las detenciones iguales o superiores a 10 minutos, por los siguientes motivos: tiempo muerto inicio / término de faenas (y/o turnos), preparación de maniobras, trinca / destrinca, mal tiempo, apertura/cierre bodegas y cualquier otro no atribuible al Estibador. Lo anterior es independiente del rendimiento de embarque/descarga logrado.		
8.-	Los servicios no incluidos en este tarifado deben ser solicitados/cotizados separadamente a la Gerencia Comercial de Puerto de Coronel, fono : 56-41-2727200 o al correo ventas@puertodecoronel.cl		

**ANEXO N° 3:
INFORMACIÓN FINANCIERA AUDITADA DE
APM TERMINALS CALLAO S.A.**

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estados Financieros

31 de diciembre de 2014 y de 2013

(Con el Dictamen de los Auditores Independientes)



KPMG en Perú
Torre KPMG. Av. Javier Prado Oeste 203
San Isidro. Lima 27, Perú

Teléfono 51 (1) 611 3000
Fax 51 (1) 421 6943
Internet www.kpmg.com/pe

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los señores Accionistas y Directores de
APM Terminals Callao S.A.

Hemos auditado los estados financieros adjuntos de APM Terminals Callao S.A. (una subsidiaria de APM Terminals B.V. domiciliada en Países Bajos), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, y los estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y de 2013, y el resumen de políticas contables significativas y otras notas explicativas incluidas de la 1 a la 29 adjuntas a dichos estados financieros.

Responsabilidad de la Gerencia sobre los Estados Financieros

La Gerencia es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera y del control interno que la Gerencia determina que es necesario para permitir la preparación de los estados financieros para que estén libres de errores materiales, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del Auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros separados basada en nuestras auditorías. Nuestras auditorías fueron realizadas de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría aprobadas para su aplicación en Perú por la Junta de Decanos de Colegios de Contadores Públicos del Perú. Tales normas requieren que cumplamos con los requerimientos éticos y que planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener seguridad razonable de que los estados financieros estén libres de errores materiales.

Una auditoría comprende la ejecución de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los saldos y las divulgaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación del riesgo de errores materiales en los estados financieros, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar esas evaluaciones de riesgo, el auditor considera el control interno pertinente de la Compañía en la preparación y presentación razonable de los estados financieros a fin de diseñar procedimientos de auditoría de acuerdo con las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía. Una auditoría también comprende la evaluación de si las políticas contables aplicadas son apropiadas y si las estimaciones contables realizadas por la Gerencia son razonables, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido en nuestras auditorías es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

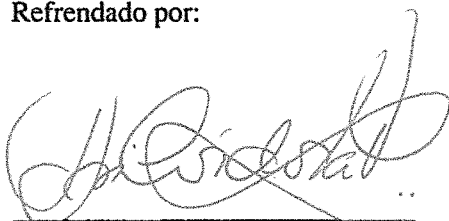
Opinión

En nuestra opinión los estados financieros antes indicados, presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de APM Terminals Callao S.A. al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera.

Lima, Perú

6 de abril de 2015

Refrendado por:



Juan José Córdova V. (Socio)
C.P.C.C. Matrícula N° 01-18869



APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estados Financieros

31 de diciembre de 2014 y de 2013

Contenido

Página

Estados Financieros

Estado de Situación Financiera	1
Estado de Resultados Integrales	2
Estado de Cambios en el Patrimonio	3
Estado de Flujos de Efectivo	4
Notas a los Estados Financieros	5 – 45

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de diciembre de 2014 y de 2013

(Expresado en miles de dólares estadounidenses)

	Nota	2014	2013		Nota	2014	2013
Activo				Pasivo y Patrimonio			
Activo corriente				Pasivo corriente			
Efectivo	5	37,202	15,170	Obligaciones financieras	16	13,983	3,443
Cuentas por cobrar comerciales	6	8,656	14,702	Instrumentos financieros derivados	16	221	-
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	14	890	294	Cuentas por pagar comerciales	12	45,327	17,913
Otras cuentas por cobrar	7	28,896	13,701	Retribuciones por pagar	13	4,529	6,962
Instrumentos financieros derivados	16	-	24	Cuentas por pagar a partes relacionadas	14	2,336	2,328
Suministros		3,338	2,961	Otras cuentas por pagar	15	4,676	5,988
Gastos contratados por anticipado	8	1,125	1,960	Total pasivo corriente		71,072	36,634
Total activo corriente		80,107	48,812	Pasivo no corriente			
				Obligaciones financieras	16	187,150	107,000
Instrumentos financieros derivados	16	-	220	Instrumentos financieros derivados	16	1,809	-
Activo por impuesto a las ganancias diferido	9	2,540	890	Total pasivo no corriente		188,959	107,000
Instalaciones, maquinaria y equipos	10	6,215	8,951	Total pasivo		260,031	143,634
Activos intangibles	11	335,977	204,285				
Total activo no corriente		344,732	214,346	Patrimonio			
				Capital	17	149,353	96,822
				Resultados acumulados	18	16,876	22,531
				Resultados no realizados	16	(1,421)	171
				Total patrimonio		164,808	119,524
Total activo		424,839	263,158	Total pasivo y patrimonio		424,839	263,158

Las notas adjuntas de la 1 a la 29 son parte integral de los estados financieros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estado de Resultados Integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y de 2013

(Expresado en miles de dólares estadounidenses)

	<u>Nota</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Ingresos de actividades ordinarias	19	104,282	107,447
Costo del servicio	20	(48,606)	(50,141)
Ganancia bruta		<u>55,676</u>	<u>57,306</u>
Gastos de administración	21	(28,758)	(25,541)
Gastos de ventas	22	(1,514)	(1,344)
Otros ingresos		1,347	1,777
Ganancia de operación		<u>26,751</u>	<u>32,198</u>
Ingresos financieros		94	229
Gastos financieros	24	(295)	(320)
Diferencia de cambio		(2,427)	90
Ganancia antes del impuesto a las ganancias		<u>24,123</u>	<u>32,197</u>
Impuesto a las ganancias	25	(7,247)	(9,666)
Ganancia del año y total resultados integrales		<u><u>16,876</u></u>	<u><u>22,531</u></u>

Las notas adjuntas de la 1 a la 29 son parte integral de los estados financieros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estado de Cambios en el Patrimonio

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y de 2013

(Expresado en miles de dólares estadounidenses)

	Numero de acciones (nota 17)	Capital (nota 17)	Resultados no realizados (nota 17)	Resultados acumulados (nota 18)	Total patrimonio
Saldos al 1 de enero 2013	64,000,000	64,000	-	17,433	81,433
Resultado integral del año:					
Ganancia del año	-	-	-	22,531	22,531
Resultados no realizados	-	-	171	-	171
Total resultados integrales					
	-	-	171	22,531	22,702
Transacciones con propietarios:					
Aporte de capital	15,000,000	15,000	-	-	15,000
Capitalización de resultados acumulados	17,822,000	17,822	-	(17,433)	389
Total transacciones con los propietarios					
	32,822,000	32,822	-	(17,433)	15,389
Saldos al 31 de diciembre de 2013	96,822,000	96,822	171	22,531	119,524
Resultado integral del año:					
Ganancia del año	-	-	-	16,876	16,876
Resultados no realizados	-	-	(1,592)	-	(1,592)
Total resultados integrales					
	-	-	(1,592)	16,876	15,284
Transacciones con propietarios:					
Aporte de capital	30,000,000	30,000	-	-	30,000
Capitalización de resultados acumulados	22,531,000	22,531	-	(22,531)	-
Total transacciones con los propietarios					
	52,531,000	52,531	-	(22,531)	30,000
Saldos al 31 de diciembre de 2014	149,353,000	149,353	(1,421)	16,876	164,808

Las notas adjuntas de la 1 a la 29 son parte integral de los estados financieros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Estado de Flujos de Efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2014 y de 2013

(Expresado en miles de dólares estadounidenses)

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Flujos de efectivo por actividades de operación		
Cobranza a clientes	111,087	103,689
Pago a proveedores	(24,957)	(24,134)
Pago a trabajadores	(37,973)	(35,743)
Pago de retribuciones	(28,019)	(10,007)
Pago de impuesto a la ganancias	(10,060)	(8,097)
Otros cobros y pagos relativos a la actividad	605	(7,177)
	-----	-----
Flujo neto proveniente de actividades de operación	10,683	18,531
	-----	-----
Flujos de efectivo por actividades de inversión		
Adquisición de instalaciones, maquinarias y equipos	(839)	(3,006)
Adquisición de intangibles	(107,812)	(156,478)
	-----	-----
Flujo neto utilizado en actividades de inversión	(108,651)	(159,484)
	-----	-----
Flujos de efectivo por actividades de financiación		
Aporte de capital	30,000	15,000
Préstamos bancarios	90,000	107,000
	-----	-----
Flujo neto proveniente de actividades de financiación	120,000	122,000
	-----	-----
Aumento neto (disminución neto) de efectivo	22,032	(18,953)
Efectivo al inicio del año	14,961	33,663
Fondos sujetos a restricción	209	460
	-----	-----
Efectivo al final del año	37,202	15,170
	=====	=====
 Transacciones que no representan flujo de efectivo:		
Capitalización de resultados acumulados	22,531	17,822
	=====	=====

Las notas adjuntas de la 1 a la 29 son parte integral de los estados financieros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

31 de diciembre del 2014 y de 2013

(1) Antecedentes y Actividad Económica

(a) Antecedentes

APM Terminals Callao S.A. (en adelante la Compañía) es una subsidiaria de APM Terminals B.V. de Países Bajos, la cual es propietaria del 51% de las acciones de su capital.

La Compañía se constituyó el 6 de abril del 2011 bajo la denominación social de APM Terminals Callao S.A y su domicilio legal está ubicado en Av. Contralmirante Raygada N° 111, Callao, Perú. Mediante minuta de constitución formalizada a través de la Escritura Pública otorgada el 12 de abril del 2011 ante el Notario Público de Lima, Dr. Alfredo Paino Scarpati y conforme a los artículos 340° y 341° de la Ley General de Sociedades.

(b) Actividad Económica

La actividad económica de la Compañía consiste en la prestación de servicios de almacenamiento y depósito aduanero de mercancías y demás contenidos en el contrato de concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación para la concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

Contrato de Concesión

Con fecha 1 de abril del 2011 el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS) adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito al consorcio APM Terminals Callao (en adelante el Concesionario).

Con fecha 11 de mayo de 2011 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante el Concedente), a través de su representante, Autoridad Portuaria Nacional (en adelante APN) y el Concesionario firmaron el Contrato de Concesión Concurso de Proyectos Integrales del Proceso de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto de Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, cuyo plazo es de 30 años.

La modalidad mediante la cual se entrega esa Concesión al concesionario a Compañía es la denominada “DBFOT” (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, construya, financie, mantenga, opere y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia plazo del Contrato de Concesión.

El contrato establece la constitución de una garantía de fiel cumplimiento a favor del Concedente a fin de garantizar todas y cada una de las obligaciones establecidas en el contrato. El importe inicial de la garantía será equivalente al 10% del valor de la Inversión Referencial de las Obras Iniciales (nota 27).

El 1 de julio de 2011 el concesionario inició la prestación de servicios en el Terminal Norte Multipropósito, operando la infraestructura existente que fue recibida producto del otorgamiento de la concesión.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Según el Contrato de Concesión, la modernización del Terminal Norte Multipropósito consiste en la ejecución de obras en cinco etapas. La inversión referencial contemplada en el Contrato de Concesión asciende a miles de US\$ 748,714. El monto de la inversión referencial distribuido por Etapa es el siguiente:

<u>Etapas</u>	<u>En miles de US\$</u>
1	206,240
2	100,929
3	120,677
4	154,397
5	166,471

Total	748,714
	=====

El Contrato de Concesión menciona además una sexta etapa, la cual será desarrollada sólo si la Compañía lo considera conveniente.

Las Obras comprendidas en las Etapas 1 y 2 son denominadas Obras iniciales y deben ejecutarse en un plazo máximo de 44 meses a partir de la fecha de suscripción de los contratos. Las Etapas 3, 4, 5 y 6 son denominadas Obras en función de la demanda (según el anexo 9 del Contrato de Concesión). Las Obras en función de la demanda se desarrollarán siempre y cuando el nivel de demanda anual previsto en el Contrato de Concesión para efectos de la ejecución de cada Etapa se alcance antes del inicio del año 20 de la Concesión. En octubre de 2012 la Compañía inició la ejecución de la construcción de las fases 1 y 2, y se estimaba finalizar en el primer trimestre del año 2015.

Al respecto, con fecha 3 de abril de 2013, la Compañía solicitó al Concedente la suspensión de la fecha de término de la construcción de las Etapas 1 y 2, por motivo del atraso en la entrega de la calle Contralmirante Raygada de parte del Concedente. Dicha suspensión fue otorgada por el Concedente mediante acuerdo de fecha 11 de septiembre de 2014, siendo el nuevo plazo límite para la culminación de las obras correspondientes a las Etapas 1 y 2 el 11 de enero de 2016.

Al momento de la entrega en Concesión del Terminal Norte Multipropósito de parte del Estado Peruano a la Compañía en abril de 2011, la capacidad de movimiento anual que este poseía era de 400,000 TEUs (Twenty Feet Equivalent Unit - medida equivalente a un contenedor de 20 pies). Con la ejecución de las obras de las Etapas 1 y 2 la Compañía estaría incrementando su capacidad hasta 1,556,000 TEU.

Aprobación del Expediente Técnico y el Estudio de Impacto Ambiental

De conformidad con lo estipulado en el numeral 6.11 del Contrato de Concesión, para iniciar la construcción de las obras de Modernización del Terminal Norte Multipropósito, la Compañía necesitaba, entre otros requerimientos, contar con la aprobación del Expediente Técnico por parte de la APN. El referido Expediente Técnico fue aprobado el 9 de abril de 2012 e incluye todos los estudios, mediciones e investigaciones de campo, pertinentes sobre la ejecución de las obras.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Simultáneamente, con la aprobación del Expediente Técnico, la Compañía gestionó la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), cuya aprobación fue obtenida el 19 de setiembre de 2012. Asimismo, la Compañía gestionó la aprobación del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA), obteniéndose el 12 de setiembre de 2012. Las mencionadas aprobaciones además de la desafectación de la Av. Contraalmirante Raygada y Habilitación Urbana constituyen condiciones indispensables para obtener las Licencias de Construcción por parte de la Municipalidad del Callao.

Mediante Resolución de Intendencia Nacional N° 000 3A0000/2011-000867 de fecha 28 de junio de 2011 se autoriza a la Compañía a operar como punto de llegada y depósito temporal con el código de aduana N° 3014, quedando obligada a ceñirse a las disposiciones legales vigentes, en especial a las establecidas en los artículos 16° y 31° de la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053, y en los artículos 19° y 42° de su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 010-2009-EF. En ese sentido, la Compañía ha otorgado en garantía una carta fianza a favor de la Administración Tributaria (nota 27).

Al 31 de diciembre de 2014, en opinión de la Gerencia, la Compañía viene cumpliendo con sus obligaciones derivadas del Contrato de Concesión, lo cual planea continuar realizando durante el período remanente de dicho contrato.

Marco Regulatorio

Las actividades de la Compañía están reguladas bajo el siguiente marco:

Ley N° 27943 – Ley del Sistema Nacional de Puertos del 1 de marzo de 2003 y modificatorias según Decreto Legislativo N° 1022, Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Puertos creado mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC del 3 de febrero de 2004.

Ley N° 27866 – Ley del Trabajo Portuario del 14 de noviembre de 2002 Texto Único Ordenado del Reglamento del Trabajador Portuario, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2004-TR, publicado el 27 de octubre de 2004 y el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

La Compañía está, a su vez, bajo la regulación de OSITRAN (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público) en lo que dispone la Ley N° 26917 y sus normas reglamentarias.

(c) Aprobación de los Estados Financieros

Los estados financieros al 31 de diciembre de 2014 han sido emitidos con autorización de la Gerencia el 06 de marzo de 2015 y serán presentados al Directorio para la aprobación de su emisión y luego puestos a consideración de la Junta General de Accionistas que se realizará dentro del plazo establecido por Ley, para su aprobación definitiva. En opinión de la Gerencia, los estados financieros al 31 de diciembre de 2014 adjuntos serán aprobados por el Directorio y la Junta de Accionistas sin modificaciones. Los estados financieros al 31 de diciembre de 2013 fueron aprobados por la Junta General de Accionistas el 22 de mayo de 2014.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(2) Bases de Preparación de los Estados Financieros

(a) Declaración de Cumplimiento

Los estados financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (en adelante “NIIF”), emitidas por el International Accounting Standards Board (en adelante “IASB”) vigentes a dicha fecha.

(b) Bases de Medición

Los estados financieros han sido preparados a partir de los registros de contabilidad de la Compañía y de acuerdo con el principio de costo histórico.

(c) Moneda Funcional y Moneda de Presentación

Los estados financieros se presentan en dólares estadounidenses (US\$), que ha sido definida como la moneda funcional y de presentación de la Compañía de acuerdo a la evaluación efectuada por la gerencia. Toda la información es presentada en miles y ha sido redondeada a la unidad más cercana (Miles de US\$), excepto cuando se indica de otra manera.

(d) Usos de Juicios y Estimaciones

La preparación de los estados financieros de acuerdo de NIIF requiere que la Gerencia realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan a la aplicación de las políticas contables y los montos de los activos y pasivos, de ingresos y gastos informados. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones, sin embargo, en opinión de la Gerencia los resultados reales no variarán significativamente con respecto a las estimaciones y supuestos aplicados por la Compañía.

Las estimaciones y supuestos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas prospectivamente.

(i) Juicios

La Gerencia ha ejercido su juicio crítico al aplicar las Normas Internacionales de Información Financiera en la preparación de los estados financieros, según explica en las correspondientes políticas contables.

(ii) Supuestos e incertidumbre en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbre de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material en el año terminado el 31 de diciembre 2014 y 2013 se incluye en las siguientes notas:

- Nota 10 – la estimación de vida útil, valores residuales de instalaciones, maquinarias y equipos.
- Nota 6 – la estimación para deterioro de cuentas por cobrar.
- Nota 15 y 27 – reconocimiento y medición a las provisiones y contingencias.
- Nota 9 - reconocimiento de activos y pasivos por impuesto a las ganancias diferido.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(3) Principales Políticas Contables

Las principales políticas contables aplicadas en la preparación de los estados financieros se detallan a continuación. Estos principios y prácticas han sido aplicados uniformemente en todos los años presentados, a menos que se diga lo contrario.

(a) Efectivo

El efectivo comprende el efectivo disponible en instituciones financieras locales denominadas en moneda nacional y en moneda extranjera.

(b) Cuentas por Cobrar Comerciales

Las cuentas comerciales por cobrar se reconocen inicialmente a su valor razonable y subsecuentemente a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva, menos la correspondiente provisión para pérdida por deterioro.

La provisión para deterioro de cuentas por cobrar se registra con cargo a resultados del ejercicio en que se determine su necesidad. En opinión de la Gerencia, este procedimiento permite estimar razonablemente la pérdida por deterioro de cuentas por cobrar, considerando las características de los clientes en el Perú y los criterios establecidos por la NIC 39, con la finalidad de cubrir adecuadamente el riesgo de pérdida en las cuentas por cobrar según las condiciones del mercado donde opera la Compañía.

(c) Suministros

Los suministros y repuestos se valúan al costo de adquisición o a su valor neto de reposición, el que resulte menor, y se presentan neto de la estimación por desvalorización de existencias. El costo se ha determinado utilizando el método del costo promedio.

La estimación por desvalorización de existencias se determina en función al análisis efectuado sobre las condiciones y la rotación de los materiales y suministros. En el caso de los equipos averiados y aquellos que no tienen movimiento en el último año, la estimación equivale a su saldo en libros. La estimación se registra con cargo a los resultados del ejercicio, en el cual se determina la necesidad de la misma.

(d) Instrumentos Financieros

La Compañía clasifica los activos financieros no derivados en la categoría préstamos y partidas por cobrar. La Compañía clasifica los pasivos financieros no derivados en la categoría de otros pasivos financieros.

(i) Activos financieros no derivados - Medición

Préstamos y partidas por cobrar

Estos activos inicialmente se reconocen al valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y partidas por cobrar se valorizan al costo amortizado usando el método de interés efectivo.

(ii) Pasivos financieros no derivados – Medición

Los pasivos financieros no derivados se reconocen inicialmente al valor razonable menos los costos de transacción directamente atribuibles. Posterior al reconocimiento inicial, estos pasivos son medidos al costo amortizado usando el método de interés efectivo.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Los instrumentos financieros se reconocen en la fecha en que son originados y se clasifican como activo o pasivo según la sustancia de acuerdo contractual que les dio origen. Los intereses, las ganancias y las pérdidas generadas por un instrumento financiero clasificado como de activo o pasivo, se registran como gastos o ingresos en el estado de resultados integrales. Los instrumentos financieros se compensan cuando la Compañía tienen el derecho legal de compensarlos y la Gerencia tiene la intención de cancelarlos sobre una base neta, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

La Compañía clasifica sus activos y pasivos financieros como cuentas por cobrar y cuentas por pagar comerciales, respectivamente, puesto que son los únicos tipos de instrumento financiero que mantiene al 31 de diciembre de 2014. La Gerencia determina la clasificación de sus activos financieros a la fecha de su reconocimiento inicial y reevalúa esta clasificación a la fecha de cada cierre.

La clasificación de los instrumentos financieros en su reconocimiento inicial depende de la finalidad para la que los instrumentos financieros fueron adquiridos y sus características. Todos los instrumentos financieros que mantiene la Compañía son reconocidos inicialmente a su valor razonable más los costos incrementales relacionados a la transacción que sean atribuidos directamente a la compra o emisión del instrumento.

En opinión de la Gerencia, los valores en libros de instrumentos financieros al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, son sustancialmente similares a sus valores razonables debido a sus períodos cortos de realización y/o de vencimiento, o que están sujetos a intereses a tasas variables y fijas similares a las vigentes en el mercado. En las respectivas notas sobre políticas contables se revelan los criterios sobre el reconocimiento y valuación de estas partidas.

(iii) Instrumentos Financieros Derivados y Actividades de Cobertura

La Compañía mantiene instrumentos financieros derivados para cubrir la exposición de tasa de interés. Los derivados implícitos son separados de los contratos principales y registrados de forma separada si se cumplen ciertos criterios.

En la designación inicial de la cobertura, la Compañía documenta formalmente la relación entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, incluyendo los objetivos y la estrategia de administración de riesgo al momento de ingresar en la transacción de cobertura, junto con los métodos que se usarán para evaluar la efectividad de la relación de cobertura. La Compañía lleva a cabo una evaluación, tanto en la incorporación de la relación de cobertura así como también sobre una base permanente, respecto de si se espera que los instrumentos de cobertura sean altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo de las partidas cubiertas durante el período designado de la cobertura, y de si los resultados reales de cada cobertura se encuentran dentro del rango de 80 por ciento y 125 por ciento. Para que una cobertura sea de flujo de efectivo de una transacción proyectada, debería ser altamente probable que la transacción ocurra y debería presentar una exposición a las variaciones en los flujos de efectivo que podría afectar la utilidad del ejercicio informada.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Los instrumentos financieros derivados son reconocidos inicialmente al valor razonable; cualquier costo de transacción atribuible es reconocido en resultados cuando se incurre o son capitalizados según corresponda.

Después del reconocimiento inicial, los instrumentos financieros derivados son valorizados al valor razonable, y sus cambios son registrados tal como se describe a continuación.

(iv) Cobertura de flujos de efectivo

Cuando un instrumento derivado es designado como instrumento de cobertura de flujo de efectivo, la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del derivado se reconoce en otros resultados integrales y se presenta en la reserva de cobertura. Cualquier porción inefectiva de los cambios en el valor razonable del derivado se reconoce de inmediato en resultados.

El importe acumulado en el patrimonio se mantiene en otros resultados integrales y se reclasifica al resultado en el mismo período en que la partida cubierta afecta el resultado. Si el instrumento de cobertura ya no cumple con los criterios de la contabilidad de coberturas, caduca o es vendido, o es suspendido o ejecutado, o la designación se revoca, esta cobertura se descontinúa de forma prospectiva. Si ya no se espera que la transacción prevista ocurra, el saldo registrado en el patrimonio se reclasifica inmediatamente en resultados.

La Compañía mantiene instrumentos financieros derivados de cobertura (interest rate swaps o IRS) y evalúa durante el año la efectividad de la cobertura y determina el valor razonable de los instrumentos financieros derivados siguiendo las políticas descritas en esta nota. Al 31 de diciembre de 2014 el efecto acumulado de reconocer el valor razonable de los instrumentos financieros derivados cuyas coberturas fueron consideradas efectivas por miles de US\$ 2,030 siendo abonado a la cuenta patrimonial resultados no realizados, la cual se presenta neto de impuesto a la ganancia diferido en miles de US\$ 609 (miles de US\$ 244 neto de impuesto a las ganancias diferido en miles de US\$ 73 en el 2013).

(e) Instalaciones, Maquinaria y Equipos

Las instalaciones, maquinaria y equipos están registrados al costo de adquisición, menos la depreciación acumulada y de ser aplicable, el importe acumulado de cualesquiera pérdidas por deterioro del valor que hayan sufrido a lo largo de su vida útil (nota 10).

El costo de instalaciones, maquinaria y equipos comprende el precio de compra, incluyendo aranceles e impuestos de compra no reembolsables así como cualquier costo atribuible directamente para dejar el activo en condiciones de trabajo y uso.

Los desembolsos posteriores a la adquisición de los elementos componentes de las instalaciones, maquinaria y equipos, sólo se reconocen cuando sea probable que la Compañía obtenga los beneficios económicos futuros derivados del mismo y el costo del activo pueda ser valorado con fiabilidad.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

La depreciación de los activos se calcula utilizando el método de línea recta sobre la base de las vidas útiles estimadas siguientes:

	<u>Años</u>
Instalaciones	7 a 10
Unidades de transporte	5 a 7
Muebles y enseres	5 a 7
Equipos diversos	3 a 10
Equipos de cómputo	3
Maquinaria y equipo	10 a 20

Los métodos de depreciación, vidas útiles y valores residuales son revisados por la Gerencia, de ser necesario, en cada fecha de estado de situación financiera, sobre la base de los beneficios económicos previstos para los componentes de instalaciones, maquinaria y equipos.

(f) Pérdida por Deterioro

Cuando existen acontecimientos o cambios económicos que indiquen que el valor de un activo de larga vida pueda no ser recuperable, la Gerencia revisa el valor en libros de estos activos. Si luego de este análisis resulta que su valor en libros excede su valor recuperable, se reconoce una pérdida por deterioro en el estado de resultados integrales, o se disminuye el excedente de revaluación en el caso de activos que han sido revaluados, por un monto equivalente al exceso del valor en libros neto de sus efectos tributarios referidos al impuesto a la renta diferido. Los importes recuperables se estiman para cada activo o, si no es posible, para cada unidad generadora de efectivo.

El valor recuperable de un activo de larga vida o de una unidad generadora de efectivo, es el mayor valor entre su valor razonable menos los costos de venta y su valor de uso.

El valor razonable menos los costos de venta de un activo de larga vida o de una unidad generadora de efectivo, es el importe que se puede obtener al venderlo, en una transacción efectuada en condiciones de independencia mutua entre partes bien informadas, menos los correspondientes costos de venta. El valor de uso es el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados que se espera obtener de un activo o de una unidad generadora de efectivo.

(g) Activos Intangibles

Los activos intangibles se reconocen como tales, sólo si son perfectamente identificables, si es probable que los beneficios económicos futuros que generen fluyan a la Compañía y si su costo puede ser medido confiablemente. Después del reconocimiento inicial, los intangibles se miden al costo menos la amortización acumulada y, de ser aplicable, neto de la provisión por deterioro.

Contrato de Concesión con el Estado Peruano:

La Compañía ha adoptado la CINIIF 12 - Contratos de Concesión, para registrar los efectos de su contrato de concesión con el Gobierno Peruano (ver nota 1 b). Para que un contrato de concesión se encuentre dentro del alcance de la CINIIF 12, se deben cumplir las siguientes condiciones:

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- La Concedente controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos y a qué precio; y
- La Concedente controla, a través de la propiedad, del derecho de uso o de otra manera, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

De acuerdo al contrato, el Gobierno Peruano (el concedente) otorga en concesión a la Compañía (la sociedad concesionaria) el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal portuario del Callao.

La explotación del Terminal Norte Multipropósito por la Compañía constituye un derecho en la medida que es el mecanismo mediante el cual recuperará su inversión en los trabajos de construcción y equipamiento portuario (servicios de construcción), así como un deber, en la medida en que se encuentra obligada a mantener la operatividad de ese terminal (servicios de operación).

Los precios de venta de la Compañía están regulados por el tarifario en dólares estadounidenses del Contrato de Concesión.

La Compañía reconoce los costos incurridos en la ejecución de los servicios de construcción de acuerdo a las valorizaciones entregadas por los contratistas; mientras que por la contraprestación de estos servicios reconoce un derecho sobre un intangible, de acuerdo a las pautas para su reconocimiento contemplado en la NIC 38.

Este modelo de registrar un intangible se aplica cuando el operador recibe un derecho (una licencia) a efectuar cargos a los usuarios del servicio público. El derecho para efectuarlos no es un derecho incondicional a recibir efectivo porque los importes están condicionados al grado de uso del servicio por parte del público.

De acuerdo a este modelo, adicionalmente, se reconocen como activos intangibles los desembolsos pagados por la Compañía por los activos adquiridos para ser empleados directamente en la prestación de los servicios portuarios y que se encuentran incluidos en los expedientes técnicos elaborados según contrato de concesión, así como todos aquellos bienes que sean considerados como Bienes de la Concesión según los siguientes lineamientos:

- Las obras comprendidas de la etapa 1 a 5 según se detalla en el contrato de concesión.
- Cualquier otro bien que se hubiera integrado a las obras y que no pueda ser separado sin afectar el adecuado funcionamiento de las mismas y que permitan a la Compañía (Sociedad Concesionaria) cumplir con los niveles de servicio y productividad previstos en el contrato de concesión.

Dichos activos intangibles serán amortizados por el método de línea recta en función del período de vigencia del contrato de concesión que es de 30 años.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Los activos intangibles de vida útil limitada son amortizados usando el método de línea recta utilizando las vidas útiles estimadas siguientes:

	<u>Años</u>
Software	3
Concesiones y derechos	Entre 5 y 30

Al final de la vida útil de los intangibles reconocidos como concesiones y derechos, los bienes que los constituyan deberán ser entregados al concedente de este acuerdo.

(h) Beneficios a los Empleados

Vacaciones al personal

Las vacaciones anuales del personal y otras ausencias remuneradas se reconocen sobre la base del devengado. La provisión por la obligación estimada por vacaciones anuales y otras ausencias remuneradas del personal resultantes de servicios prestados por los empleados se reconoce a la fecha del estado de situación financiera.

Compensación por tiempo de servicios

La compensación por tiempo de servicios del personal de la compañía corresponde a sus derechos indemnizatorios calculados de acuerdo con la legislación vigente, la que se tiene que depositar en las cuentas bancarias designadas por los trabajadores en los meses de mayo y noviembre de cada año. La compensación por tiempo de servicios del personal es equivalente a media remuneración vigente a la fecha de su depósito. La Compañía no tiene obligaciones de pago adicionales una vez que efectúa los depósitos anuales de los fondos a los que el trabajador tiene derecho.

Participación en las utilidades y gratificaciones

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por gratificaciones y participación legal de los trabajadores en las utilidades. La participación de los trabajadores en las utilidades se calcula aplicando la tasa de 5% a la materia imponible determinada de acuerdo con la legislación del impuesto a las ganancias vigente.

(i) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando la Compañía tiene una obligación presente (legal o implícita) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera de la salida de recursos para liquidar la obligación y es posible estimar su monto confiablemente.

Cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es importante, el monto de la provisión es el valor presente de los gastos que se espera incurrir para cancelarla.

Cuando la Compañía estima que una provisión es reembolsable, por ejemplo en los casos cubiertos por contratos de seguro, el reembolso es reconocido por separado como activo sólo si dicho reembolso es virtualmente cierto.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(j) Pasivos y Activos Contingentes

Los pasivos contingentes no se reconocen en los estados financieros. Estos se revelan en notas a los estados financieros, a menos que la posibilidad de que se desembolse un flujo económico sea remota.

Los activos contingentes no se reconocen en los estados financieros y sólo se revelan cuando es probable que se produzcan ingresos de recursos.

(k) Reconocimiento de Ingresos por Actividades Ordinarias, Costos y Gastos

Los ingresos por servicios se reconocen en el resultado del ejercicio cuando se transfieren los riesgos y beneficios por la prestación del servicio, y son satisfechas las siguientes condiciones: a) el monto del ingreso puede ser medido confiablemente, b) es probable que los beneficios económicos asociados con la transacción fluyan a la Compañía, c) el grado de avance de la transacción a la fecha del estado de situación financiera pueda ser medido confiablemente y d) los costos incurridos para la transacción y los costos para completar la transacción pueden ser medidos confiablemente.

El costo de servicio se registra en el resultado del ejercicio cuando los riesgos y beneficios son transferidos en la prestación del servicio, en forma simultánea al reconocimiento de ingresos. Los gastos se registran en los años con los cuales se relacionan y se reconocen en los resultados del período cuando se devengan, independientemente del momento en que se paguen.

(l) Ingresos y Gastos Financieros

Los ingresos y gastos financieros se registran en el resultado del año en los cuales se relacionan y se reconocen cuando se devengan, independientemente del momento en que se perciben o pagan.

(m) Impuesto a las Ganancias

Impuesto a las ganancias corriente –

El impuesto a las ganancias corriente incluye el impuesto esperado por pagar o por cobrar sobre el ingreso o la pérdida imponible del año y cualquier ajuste al impuesto por pagar o por cobrar relacionado con años anteriores. Se mide usando tasas impositivas que se hayan aprobado a la fecha del estado de situación financiera. La Compañía mantiene un convenio de estabilidad jurídica (nota 25)

Impuesto a las ganancias diferido –

El impuesto a las ganancias diferido se reconoce por las diferencias temporarias existentes entre el valor en libros de los activos y pasivos para propósitos de información financiera y los montos usados para propósitos tributarios.

El activo y pasivo por impuesto a las ganancias diferido se reconocen sin tener en cuenta el momento en que se estima que las diferencias temporales se anulan. Los activos por impuesto a las ganancias diferido sólo se reconocen en la medida que sea probable que se disponga de beneficios tributarios futuros, para que el activo pueda utilizarse.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

El impuesto a las ganancias diferido debe medirse empleando las tasas fiscales que se espera sean de aplicación a las diferencias temporarias en el periodo en el que se reversen usando tasas fiscales aprobadas o prácticamente aprobadas a la fecha del estado de situación financiera.

El impuesto a las ganancias diferido se provisiona en su totalidad, por el método del pasivo, sobre las diferencias temporales que surgen entre las bases tributarias de activos y pasivos y sus respectivos valores mostrados en los estados financieros y que se espera sean aplicables cuando el impuesto a las ganancias diferido activo se realice o el impuesto a las ganancias diferido pasivo se pague.

Los impuestos a las ganancias diferidos activos sólo se reconocen en la medida que sea probable que se produzcan beneficios tributarios futuros contra los que se puedan usar las diferencias temporales.

Las diferencias temporales deducibles y las pérdidas tributarias acumuladas generan impuestos diferidos activos en la medida que el beneficio tributario se pueda usar contra el impuesto a las ganancias de futuros ejercicios gravables. El valor en libros de impuestos a las ganancias diferidos activos se revisa a la fecha de cada estado de situación financiera y se reduce en la medida en que se determine que es improbable que se genere suficiente utilidad imponible contra la que se pueda compensar el activo diferido. Impuestos a las ganancias diferidos activos que no se hayan reconocido en los estados financieros se reevalúan a la fecha de cada estado individual de situación financiera.

Los saldos de impuestos a las ganancias diferidos activos y pasivos se compensan si existe el derecho legal de compensar el impuesto corriente y siempre que los impuestos diferidos se relacionen con la misma entidad y con la misma autoridad tributaria.

(n) Transacciones y Saldos en Moneda Extranjera

Transacciones en moneda extranjera se consideran aquellas que se efectúan en una moneda diferente a la moneda funcional. Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional usando los tipos de cambio vigentes a las fechas de las transacciones.

Las ganancias o pérdidas por diferencias en cambio que resulten del pago de tales transacciones y de la conversión a los tipos de cambio al cierre del ejercicio de activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados integrales.

(o) Nuevos Pronunciamientos Contables que no han sido adoptados anticipadamente

Se encuentran vigentes un cierto número de normas y modificaciones a normas e interpretaciones para periodos anuales que empiezan a partir del 1 de enero de 2014 y que no han sido aplicadas en la preparación de estos estados financieros, las cuales se detallan a continuación:

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- Modificaciones a la NIC 16 y NIC 38, “Aclaración de los métodos aceptables de depreciación y amortización”. Esta modificación introduce severas restricciones a la utilización de los ingresos como base de depreciación y amortización. La modificación no es obligatoria para la compañía hasta el 1 de enero de 2016. Se permite su adopción anticipada.
- Modificaciones a la NIC 19, “Beneficio a los empleados – Contribuciones de empleados”, respecto de simplificar la contabilidad de las contribuciones que son independientes del número de años de servicio del empleado. La modificación es obligatoria para los periodos anuales iniciados en o después del 1 de julio de 2014. La Compañía no ha optado por su adopción anticipada.
- La NIIF 9, “Instrumentos financieros”, reemplaza las guías de la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición. La NIIF 9 incluye guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros, y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. También mantiene las guías relacionadas con el reconocimiento y la baja de cuentas de los instrumentos financieros de la NIC 39. La Compañía evaluará el impacto total de la NIIF 9 y planea adoptar la NIIF 9 a más tardar en el periodo contable que inicia a partir del 1 de enero de 2018. Se permite su adopción anticipada.
- La NIIF 15, “Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos de clientes”, establece un marco completo para determinar si se reconocen ingresos de actividades ordinarias, cuándo se reconocen y en qué monto. Reemplaza las actuales guías para el reconocimiento de ingresos, incluyendo la NIC 18 “Ingresos de Actividades Ordinarias”, NIC 11 “Contratos de Construcción” y “CINIIF 13 Programas de Fidelización de Clientes”. La modificación no es obligatoria para la Compañía hasta el periodo contable que inicia el 1 de enero de 2017. Se permite su adopción anticipada.

La Gerencia de la Compañía se encuentra evaluando el impacto, en caso de existir alguno, de la adopción de estas modificaciones y Nuevas Normas Internacionales de Información Financieras (NIIF) emitidas que aún no son efectivas a la fecha de los estados financieros.

(4) Administración de Riesgos Financieros

Factores de Riesgos Financieros

Las actividades de la Compañía la exponen a una variedad de riesgos financieros: riesgos de mercado (incluyendo el riesgo de moneda) riesgo de crédito, riesgo de tasa de interés y riesgo de liquidez. El programa general de administración de riesgos de la Compañía se concentra principalmente en lo impredecible de los mercados financieros y trata de minimizar potenciales efectos adversos en el desempeño financiero de la Compañía. La Compañía utiliza instrumentos financieros para cubrir ciertos riesgos a los que está expuesta.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

La Dirección de Finanzas tiene a su cargo la administración de riesgos financieros (tasa de interés y tipo de cambio) de acuerdo con las políticas aprobadas por la Junta de Socios.

La Gerencia de la Compañía identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros en coordinación estrecha con las unidades operativas de la Compañía. La Gerencia aprueba los principios para la administración general de riesgos así como políticas que cubren áreas específicas, tales como el riesgo de tipo de cambio, el riesgo de tasas de interés, el riesgo de crédito, el uso de instrumentos financieros derivados y no derivados y para la inversión de los excedentes de liquidez.

(a) Riesgos de Mercado

(i) Riesgo de Moneda

La evaluación y determinación del dólar estadounidense como moneda funcional permite una reducción de la volatilidad de los resultados de la Compañía al sólo reportar ganancias o pérdidas por diferencia de cambio por exposición a monedas diferentes a dicha moneda. Asimismo, la Compañía reduce su riesgo de tipo de cambio al realizar sus transacciones más significativas en dólares estadounidenses.

La Compañía se encuentra expuesta al riesgo de tipo de cambio del nuevo sol, que es la moneda oficial de Perú, puesto que parte de sus transacciones está determinada en dicha moneda.

Los saldos en miles de nuevos soles (S/.) al 31 de diciembre se resumen como sigue:

	En miles de S/.	
	2014	2013
Activos:		
Efectivo	2,986	3,525
Cuentas por cobrar comerciales	220	293
Otras cuentas por cobrar	85,139	33,029
	88,345	36,847
Pasivos:		
Cuentas por pagar comerciales	7,498	5,067
Otras cuentas por pagar	11,263	17,229
Retribuciones por pagar	13,538	16,219
	32,299	38,515
Posición activa (pasiva), neta	56,046	(1,668)

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Dichos saldos han sido expresados en dólares estadounidenses a los siguientes tipos de cambio del mercado libre de cambios publicados por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP vigentes al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, como sigue:

	En US\$	
	2014	2013
S/- Tipo de cambio - compra (activos)	0.335	0.358
S/- Tipo de cambio - venta (pasivos)	0.335	0.358

En el año 2014, la Compañía registró ganancias por diferencia de cambio de miles de US\$ 728 (miles de US\$ 2,287 en el año 2013) y pérdidas por diferencia de cambio de miles de US\$ 3,155 (miles US\$ 2,197 en el año 2013), las cuales se presentan en el rubro Diferencia de Cambio, neto, del estado de resultados integrales.

Según el cuadro siguiente si se hubiera revaluado / devaluado el nuevo sol al 31 de diciembre en relación con el dólar estadounidense, manteniendo todas las variables constantes, la utilidad del ejercicio antes de impuestos se hubiera disminuido e incrementado como sigue:

<u>Análisis de sensibilidad</u>	<u>Cambios en las tasas de tipo de cambio (%)</u>	<u>En miles US\$</u>
		2014
Devaluación	-5	(942)
Devaluación	-10	(1,883)
Revaluación	+5	942
Revaluación	+10	1,883

Un monto negativo refleja una potencial reducción en el estado de resultados integrales mientras que un monto positivo refleja un incremento neto potencial.

(b) Riesgo de Crédito

Los activos financieros de la Compañía potencialmente expuestos a concentraciones de riesgo de crédito consisten principalmente de depósitos en bancos. Respecto a los depósitos en bancos, la Compañía reduce la probabilidad de concentraciones significativas de riesgo de crédito porque mantiene sus depósitos en instituciones financieras de primera categoría y limita el monto de la exposición al riesgo de crédito en cualquiera de las instituciones financieras.

Con respecto a las cuentas por cobrar comerciales, las concentraciones significativas de riesgo de crédito, individual o de grupo, están limitadas debido a la amplia base de clientes y a la política de la Compañía de evaluar continuamente la historia de crédito de sus clientes y su condición financiera para cumplir con sus obligaciones frente a la Compañía. Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía no tiene una exposición significativa al riesgo de crédito con terceros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(c) Riesgo de Tasa de Interés

El riesgo de tasa de interés para la Compañía surge de su endeudamiento a largo plazo. El endeudamiento a tasas variables expone a la Compañía al riesgo de tasa de interés sobre sus flujos de efectivo. El endeudamiento a tasas fijas expone a la Compañía al riesgo de tasa de interés sobre el valor razonable de sus pasivos. La Compañía revisa periódicamente la evolución de las tasas de interés y el posible impacto en los préstamos y por ende en los resultados, lo cual es revisado con la alta gerencia, tomando las decisiones correspondientes, fijándose las tasas de interés a los plazos más convenientes.

La política de la Compañía es mantener financiamientos a tasas de interés fijas y variables. Al respecto, la Gerencia de la Compañía considera que las tasas de interés de sus contratos de financiamiento no difieren significativamente de la tasa de interés de mercado que se encuentra disponible para la Compañía para instrumentos financieros similares. La Compañía mantiene instrumentos financieros derivados de cobertura (interest rate swaps) (nota 16).

Al 31 de diciembre de 2014 y de 2013 se muestra el detalle de instrumentos financieros que mantiene la Compañía:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Obligaciones financieras	13,983	3,443
Obligaciones financieras a largo plazo	187,150	107,000
	-----	-----
	201,133	110,443
	=====	=====

(d) Riesgo de Liquidez

La administración prudente del riesgo de liquidez implica mantener suficiente efectivo y valores negociables, la disponibilidad de financiamiento a través de una adecuada cantidad de fuentes de crédito comprometidas. La Compañía controla la liquidez requerida mediante una adecuada gestión de los vencimientos de activos y pasivos, para lograr el calce entre el flujo de ingresos y pagos futuros. En consecuencia, en opinión de la Gerencia no existe riesgo significativo de liquidez al 31 de diciembre de 2014.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

En el siguiente cuadro se analiza los pasivos financieros de la Compañía sobre la base del periodo remanente para su vencimiento contado desde la fecha del estado de situación financiera. Los montos revelados en el cuadro son los flujos de efectivo no descontados.

	En miles US\$			Total
	Menos de 1 año	Entre 1 y 2 años	Entre 2 y 12 años	
Obligaciones financieras	13,983	39,400	147,750	201,133
Instrumentos financieros derivados	221	1,809	-	2,030
Cuentas por pagar comerciales	45,327	-	-	45,327
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2,336	-	-	2,336
Retribuciones por pagar	4,529	-	-	4,529
Otras cuentas por pagar	4,676	-	-	4,676
Saldos al 31 de diciembre de 2014	71,072	41,209	147,750	260,031
Obligaciones financieras	3,443	5,350	101,650	110,443
Cuentas por pagar comerciales	17,913	-	-	17,913
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2,328	-	-	2,328
Retribuciones por pagar	6,962	-	-	6,962
Otras cuentas por pagar	5,988	-	-	5,988
Saldos al 31 de diciembre de 2013	36,634	5,350	101,650	143,634

(e) Gestión de Capital

Los objetivos de la Compañía al administrar el capital son el salvaguardar su capacidad de continuar como empresa en marcha con el propósito de generar retornos a sus accionistas, beneficios a otros grupos de interés y mantener una estructura de capital óptima para reducir el costo de capital.

Para mantener o ajustar la estructura de capital, la Compañía puede ajustar el importe de los dividendos por pagar a los accionistas, devolver capital a los accionistas, emitir nuevas acciones o vender activos para reducir su deuda.

Consistente con la industria, la Compañía monitorea su capital sobre la base del ratio de apalancamiento. Este ratio se calcula dividiendo la deuda neta entre el patrimonio.

Para este propósito la deuda neta ajustada se define como los pasivos totales menos las obligaciones adquiridas de índole tributaria, contribuciones sociales y menos el efectivo y equivalente de efectivo. El capital total corresponde al patrimonio como se muestra en el estado de situación financiera más la deuda neta ajustada.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

El ratio de apalancamiento al 31 de diciembre es como sigue:

	En miles de US\$ 2014	En miles de US\$ 2013
Obligaciones financieras	201,133	110,443
Instrumentos financieros derivados	2,030	-
Cuentas por pagar comerciales	45,327	17,913
Cuentas por pagar a partes relacionadas	2,336	2,328
Retribuciones por pagar	4,529	6,962
Otras cuentas por pagar	1,948	3,091
Menos: efectivo	(37,202)	(15,170)
Deuda neta ajustada	220,101	125,567
Patrimonio	164,808	119,524
Índice deuda - capital	1.336	1.051

Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía no presenta deuda neta.

(f) Valor Razonable

La Gerencia estima que los valores en libros de los instrumentos financieros corrientes al 31 de diciembre de 2014 y de 2013 no difieren significativamente de sus valores razonables, por lo que, la revelación de dicha información no es relevante para una adecuada interpretación de la situación financiera de la Compañía a esas fechas. Las políticas contables sobre el reconocimiento y valuación de estas partidas se revelan en las respectivas políticas contables.

La jerarquía del valor razonable obedece a distintos niveles, los cuales se han definido como sigue:

- Nivel 1: Precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2: Datos diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir, precios) o indirectamente (es decir, derivados de los precios).
- Nivel 3: Datos no-observables importantes para el activo o pasivo.

(g) Valores Razonables - Clasificación contable y valores razonables

El siguiente cuadro muestra los importes en libros y los valores razonables de los activos y pasivos financieros, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable. La Compañía opta por no revelar los valores razonables de los siguientes instrumentos financieros: cuentas por cobrar y pagar comerciales a corto plazo, cuentas por cobrar y pagar a partes relacionadas, cuentas por cobrar y pagar diversas y efectivo y equivalentes al efectivo; debido a que sus valores registrados en libros son una aproximación razonable a su valor razonable.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(a) Clasificación Contable y Valor Razonable

A continuación se presenta los valores en libros y los valores razonables de los activos y pasivos financieros incluyendo sus niveles de jerarquía de valor razonable.

	En US\$					
	Valor en libros		Valor razonable			
	Instrumentos de cobertura de valor razonable	Otros pasivos Financieros	Total	Nivel 1	Nivel 2	Total
Al 31 de diciembre 2014:						
Pasivos financieros medidos a valor razonable						
Obligaciones financieras (nota 16)	-	(197,000)	(197,000)	-	(195,579)	(195,579)
Instrumentos Financieros derivados – swap (nota 16)	(1,421)	-	(1,421)	(1,421)	-	(1,421)
	(1,421)	(197,000)	(198,421)	(1,421)	(195,579)	(195,579)
Al 31 de diciembre 2013:						
Activos financieros medidos a valor razonable						
Instrumentos Financieros derivados – swap (nota 16)	244	-	244	244	-	244
	244	-	244	244	-	244
Pasivos financieros medidos a valor razonable						
Obligaciones financieras (nota 16)	-	(107,000)	(107,000)	-	(106,829)	(106,829)
	-	(107,000)	(107,000)	-	(106,829)	(106,829)

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- (5) Efectivo
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Caja y fondo fijo	7	7
Cuentas corrientes	36,458	14,954
Fondos sujetos a restricción (a)	737	209
	<u>37,202</u>	<u>15,170</u>

Las cuentas corrientes corresponden a fondos mantenidos en bancos locales, principalmente en dólares estadounidenses y son de libre disponibilidad.

- (a) Los fondos sujetos a restricción comprenden a los fondos en la cuenta de detracciones en el Banco de la Nación.

- (6) Cuentas por Cobrar Comerciales
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Facturas por cobrar	9,959	14,199
Facturas pendientes de emitir	721	1,070
	<u>10,680</u>	<u>15,269</u>
Menos, provisión por deterioro de cuentas por cobrar	2,024	567
	<u>8,656</u>	<u>14,702</u>

Al 31 de diciembre de 2014 este rubro comprende las cuentas por cobrar a líneas navieras e importadores/exportadores por los servicios prestados en el Terminal Norte Multipropósito.

Las cuentas por cobrar comerciales son de vencimiento corriente, no devengan intereses, no cuentan con garantías específicas y están facturadas principalmente en dólares estadounidenses.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

	En miles de US\$	
	2014	2013
Clasificación por deudor:		
Grupo 1	659	-
Grupo 2	10,021	15,269
	-----	-----
	10,680	15,269
	=====	=====

Grupo 1: clientes nuevos (menos de 8 meses como cliente).

Grupo 2: clientes existentes (más de 8 meses).

La antigüedad de las cuentas por cobrar es como sigue:

	En miles de US\$			
	2014		2013	
	Cuentas por cobrar		Cuentas por cobrar	
	Deterioradas	No deterioradas	Deterioradas	No Deterioradas
Vigentes	-	5,099	-	5,344
Vencidas hasta 30 días	9	868	14	3,501
Vencidas hasta 31 y 90 días	21	556	13	2,442
Vencidas entre 91 y 180 días	49	613	70	1,768
Vencidas entre 181 y 270 días	186	506	121	826
Vencidas entre 271 y 365 días	308	389	157	586
Vencidas más de 365 días	1,451	625	192	235
	-----	-----	-----	-----
Total	2,024	8,656	567	14,702
	=====	=====	=====	=====

Al 31 de diciembre de 2014, cuentas por cobrar comerciales por miles de US\$ 3,551 (miles de US\$ 9,358 al 31 de diciembre de 2013) se encuentran vencidas pero no deterioradas ya que están relacionadas con clientes por los que no existe historial de incumplimiento.

El movimiento anual de la provisión por deterioro de cuentas por cobrar ha sido como sigue:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Saldo inicial	567	384
Adición (nota 21 y 22)	1,849	398
Castigos y/o recuperos	(392)	(215)
	-----	-----
Total	2,024	567
	=====	=====

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 2014 la exposición máxima de acuerdo a la evaluación de la gerencia al riesgo de crédito es el valor en libros de cada clase de cuenta por cobrar menos las garantías solicitadas, las cuales ascienden a miles de US\$ 2,024 (miles de US\$ 567 al 31 de diciembre de 2013).

Los valores en libros de las cuentas por cobrar comerciales menos la provisión por deterioro son similares en sus valores razonables.

(7) Otras Cuentas por Cobrar
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Impuesto general a las ventas - crédito fiscal (a)	25,963	9,657
Adelantos a proveedores	126	710
Préstamos a accionistas y personal	558	568
Reclamos Tributarios	1,371	1,277
Otros	878	1,489
Total	28,896	13,701

(a) El crédito fiscal por impuesto general a las ventas (IGV) corresponde al saldo del IGV pagado en la adquisición de bienes y servicios; según estimaciones de la Gerencia este será recuperado durante el año 2015 ya que se están realizando las gestiones de recuperación anticipada de IGV. El incremento corresponde principalmente a las inversiones en mejoras en la infraestructura civil, eléctrica del muelle portuario y equipamiento portuario.

(8) Gastos Contratados por Anticipado
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Intereses por Devengar	-	21
Seguros pagados por anticipado	608	860
Otros	517	1,079
	1,125	1,960

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(9) Impuesto a las Ganancias Diferido

Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía ha registrado un activo por impuesto a las ganancias diferido, correspondiente a las diferencias temporales de activos y pasivos, originados por las partidas que tienen distinto tratamiento para efectos contables y tributarios.

El movimiento en el activo neto por impuesto a las ganancias diferido, y la descripción de las diferencias temporales que le dieron origen, es como sigue:

Año 2014	En miles de US\$			Saldo final
	Saldo inicial	Resultados del ejercicio	Adiciones/ Recuperos Patrimonio	
<u>Activo diferido:</u>				
Provisión cobranza dudosa	-	607	-	607
Diferencia tasa de depreciación y amortización de activo fijo e intangible	676	376	-	1,052
Recupero y adiciones	-	-	-	-
Provisiones diversas	287	(15)	-	272
Instrumento Financiero (Swaps)	-	-	609	609
	963	968	609	2,540
<u>Pasivo diferido:</u>				
Instrumento Financiero (Swaps)	(73)	-	73	-
	(73)	-	73	-
Activo por impuesto a ganancias diferido	890	968	682	2,540

Año 2013	En miles de US\$			Saldo final
	Saldo inicial	Resultados del ejercicio	Adiciones/ Recuperos Patrimonio	
<u>Activo diferido:</u>				
Provisión cobranza dudosa	122	(122)	-	-
Diferencia tasa de depreciación y amortización de activo fijo e intangible	422	254	-	676
Recupero y adiciones	(415)	415	-	-
Provisiones diversas	433	(146)	-	287
	562	401	-	963
<u>Pasivo diferido:</u>				
Instrumento Financiero (Swaps)	-	-	(73)	(73)
	-	-	(73)	(73)
Activo por impuesto a ganancias diferido	562	401	(73)	890

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(10) Instalaciones, Maquinaria y Equipos

Comprende lo siguiente:

Año 2014

Clase de activo	En miles de US\$				Saldos al 31.12.2014
	Saldos al 31.12.2013	Adiciones	Bajas	Transferencias	
Costo:					
Instalaciones	6,077	79	-	144	6,300
Unidades de transporte	1,985	-	(47)	-	1,938
Muebles y enseres	654	5	(5)	-	654
Equipos diversos	1,743	164	(219)	227	1,916
Equipos de cómputo	402	38	-	-	440
Maquinaria y equipo	1,693	131	(88)	503	2,239
Trabajos en curso y unidades por recibir	1,159	349	-	(1,115)	393
	13,713	766	(359)	(241)	13,880
Depreciación acumulada:					
Instalaciones	2,522	1,622	-	-	4,144
Unidades de transporte	566	469	(26)	-	1,009
Muebles y enseres	172	94	(2)	-	264
Equipos diversos	1,100	697	(212)	-	1,585
Equipos de cómputo	253	118	-	-	371
Maquinaria y equipo	149	204	(61)	-	292
	4,762	3,204	(301)	-	7,665
Total instalaciones, maquinaria y equipo	8,951	(2,438)	(58)	(241)	6,215

Año 2013:

Clase de activo	En miles de US\$				Saldos al 31.12.2013
	Saldos al 31.12.2012	Adiciones	Transferencias		
Costo:					
Instalaciones	4,964	1,113			6,077
Unidades de transporte	1,219	765	1		1,985
Muebles y enseres	619	33	2		654
Equipos diversos	1,626	115	2		1,743
Equipos de cómputo	372	30	-		402
Maquinaria y equipo	346	736	611		1,693
Trabajos en curso	30	390	(30)		390
Unidades por recibir	1,580	739	(1,550)		769
	10,756	3,921	(964)		13,713
Depreciación acumulada:					
Instalaciones	1,021	1,499	2		2,522
Unidades de transporte	293	272	1		566
Muebles y enseres	83	92	(3)		172
Equipos diversos	508	599	(7)		1,100
Equipos de cómputo	103	128	22		253
Maquinaria y equipo	20	144	(15)		149
	2,028	2,734	-		4,762
Total instalaciones, maquinaria y equipo	8,728	1,187	(964)		8,951

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

En el año 2014 las adiciones de miles de US\$ 766 corresponden a adquisiciones nuevas, principalmente por obras de ingeniería por miles de US\$ 144, sistemas contra incendio en el muelle 7 por miles de US\$ 97, equipamiento portuario por miles de US\$ 70, entre otros.

En el año 2013 las adiciones de miles de US\$ 3,921 correspondieron a adquisiciones nuevas principalmente por mejoras en la infraestructura: civil, eléctrica y de muelle de miles por US\$ 686, Dragado por miles US\$ 259, vehículos (forklifts) por miles US\$ 665, maquinaria importada en curso en miles US\$ 556, maquinarias en miles US\$ 550 y otros equipos.

El cargo por depreciación anual de instalaciones, maquinaria y equipo, ha sido distribuido de la siguiente manera:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Costo del servicio (nota 20)	1,949	1,230
Gasto de administración (nota 21)	1,192	1,429
Gasto de venta (nota 22)	63	75
	<u>3,204</u>	<u>2,734</u>

La Compañía mantiene seguros sobre sus principales activos, de conformidad con las políticas establecidas por la Gerencia.

La Gerencia de la Compañía considera que no hay situaciones que indiquen la existencia de deterioro en el valor de sus instalaciones, maquinaria y equipos.

(11) Activos Intangibles
Comprende lo siguiente:

Año 2014

Clase de activo	En miles de US\$				Saldo al 31.12.2014
	Saldo al 31.12.2013	Adiciones	Bajas	Transferencias	
Costo:					
Software y licencias	3,228	49	-	4	3,281
Bienes de la Concesión	21,988	11,844	(26)	2,205	36,011
Obras en curso	135,325	115,696	-	(1,968)	249,053
Unidades por recibir- bienes de la concesión	47,013	6,050	-	-	53,063
	<u>207,554</u>	<u>133,639</u>	<u>(26)</u>	<u>241</u>	<u>341,408</u>
Amortización acumulada:					
Software y licencias	72	32	-	-	104
Bienes de la Concesión	3,197	2,158	(28)	-	5,327
	<u>3,269</u>	<u>2,190</u>	<u>(28)</u>	<u>-</u>	<u>5,431</u>
Total Activos Intangibles	<u>204,285</u>	<u>131,448</u>	<u>2</u>	<u>241</u>	<u>335,977</u>

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Año 2013:

	En miles de US\$			
	Saldos al 31.12.2012	Adiciones	Reclasificaciones y/o transferencias	Saldos al 31.12.2013
Costo:				
Software y Licencias	140	49	3,039	3,228
Bienes de la Concesión	23,229	3,022	(4,263)	21,988
Obras en Curso	9,354	123,783	2,188	135,325
Unidades por recibir- bienes de la concesión	-	47,013	-	47,013
	32,723	173,867	964	207,554
Amortización acumulada:				
Software y licencias	20	52	-	72
Bienes de la Concesión	1,384	1,813	-	3,197
	1,404	1,865	-	3,269
Total Activos Intangibles	31,319	172,002	964	204,285

En el año 2014 las adiciones por miles de US\$ 133,639 incluyen principalmente:

- Bienes de la concesión como maquinarias importadas en miles de US\$ 11,824 por la adquisición de dos Mobile Harbor.
- Obras en curso correspondiente a las etapas 1 y 2 del proyecto de modernización del Terminal Norte Multipropósito que incluye los trabajos de obras civiles por miles de US\$ 69,652; capitalización de intereses en relación con el acuerdo de préstamos de la IFC por miles de US\$ 10,387; evaluación de impacto ambiental por miles de US\$ 748, gastos relacionados directamente con el departamento de PIM que asciende a miles US\$ 411, y anticipos concedidos a FCC JJC Consorcio por miles de US\$ 16,282 para obras civiles llevadas a cabo en la terminal portuaria, entre otros.
- Unidades por recibir – bienes de concesión incluye las maquinarias importadas en cuatro Grúas de Muelle (Rail Monted Quay Crane) por miles de US\$ 3,588, doce Grúas de Patio (Rubber Tyre Gantry Crane) por miles de US\$ 1,888, tres Tolvas de Grano (Hoppers) por miles de US\$ 514, tres Trailers por miles de US\$ 28, entre otros.
- En el año 2013 las obras en curso incluyen principalmente los trabajos de obras civiles por miles de US\$ 51,537; dragado por miles de US\$ 13,932, los gastos de honorarios (front-end), la estructuración y el costo sindicado relacionado con el contrato de préstamo de la IFC por miles de US\$ 6,843; capitalización de intereses en relación con el acuerdo de préstamo de la IFC por miles de US\$ 2,469 y anticipos concedidos a FCC JJC Consorcio por importe de miles de US\$ 35,546 para obras civiles llevadas a cabo en la terminal portuaria , entre otros.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

El cargo por amortización anual de intangibles, ha sido distribuido de la siguiente manera:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Costo del servicio (nota 20)	1,963	1,509
Gasto de administración (nota 21)	217	338
Gasto de venta (nota 22)	11	18
	-----	-----
	2,190	1,865
	=====	=====

(12) Cuentas por Pagar Comerciales

Al 31 de diciembre de 2014 incluye principalmente miles de US\$ 33,625 por pagar al Consorcio FCC – JJC por la modernización del terminal norte multipropósito – Fase I y Fase II, miles de US\$ 5,100 por pagar a Shangai Zhenhua Heavy Industries CO.LTD. (Al 31 de diciembre de 2013 incluye principalmente miles de US\$ 11,427 por pagar al Consorcio FCC – JJC, y miles de US\$ 1,600 por pagar a Aseguradoras).

Estas cuentas por pagar tienen vencimiento corriente, no generan intereses y no se han otorgado garantías por estas obligaciones

(13) Retribuciones por Pagar

Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
ENAPU (a)	4,103	6,599
Autoridad Portuaria Nacional (APN) (b)	320	272
OSITRAN (c)	106	91
	-----	-----
	4,529	6,962
	=====	=====

(a) De acuerdo al Contrato de Asociación en Participación, firmado entre la Compañía y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) el 11 de mayo de 2011. La Compañía, en su condición de asociante, transferirá a ENAPU (asociado), por concepto de participación de la Compañía, el 17.01% de las utilidades sobre los Estados Financieros Auditados del negocio, al 31 de diciembre de cada año antes de la determinación del Impuesto a la Renta. El aporte por este concepto devengado en el año 2014 asciende a miles de US\$ 4,103 (miles de US\$ 6,599 en el año 2013) y se presenta en el rubro Costo de Servicio (nota 20) en el estado de resultados integrales.

(b) De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Compañía se compromete a pagar al Estado Peruano, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una retribución mensual como contraprestación por el derecho que se ha otorgado de explotar el Terminal Norte Multipropósito del 3% de los ingresos brutos, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

La retribución al Estado Peruano devengada el año 2014 por este concepto asciende de US\$ 3,219 (miles de US\$ 3,306 al 31 de diciembre de 2013) y se presenta en el rubro Costo de Servicio (nota 20) en el estado de resultados integrales.

- (c) Contrato de Concesión establece a la Compañía la obligación de efectuar un aporte por regulación a OSITRAN de acuerdo con lo establecido en el Decreto Supremo N° 035-2001-PCB y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, este aporte es del 1% de los ingresos brutos, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.

El aporte por regulación devengado el año 2014 asciende aproximadamente a miles de US\$ 1,073 (miles de US\$ 1,102 al 31 de diciembre de 2013) y se presenta en el rubro Costo de Servicio (nota 20), en el estado de resultados integrales, el pago por este concepto se efectúa en forma mensual.

- (14) Saldos y Transacciones con Partes Relacionadas
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	Saldos al 31.12.2014	Saldos al 31.12.2013
Por cobrar comerciales (i):		
APM Terminals Inland Services S.A. (a)	186	138
APM Terminals Latin America S.A.	12	-
APM Jordan	61	-
Damco Perú S.A.	1	7
APM Terminals Management B.V. (b)	462	69
Maersk Line S.A.C.(c)	138	41
Maersk Central América	-	13
Meridian Port Service S.A.	19	26
Pelabuhan Tanjung Pelepas SDN BHD	11	-
	890	294
Por pagar comerciales (ii):		
APM Terminals Management B.V. (d)	712	748
APM Terminals B.V. (e)	1,412	1,483
A.P. Moller - Maersk A/S (d)	3	5
Maersk Training Svendborg A/S (f)	111	67
APM Terminals Latin America S.A. (g)	71	-
Otros (h)	27	25
	2,336	2,328

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- (i) Cuentas por cobrar
 - (a) Las cuentas por cobrar a APM Terminals Inland Services S.A. comprenden servicios de embarque y descarga de contenedores.
 - (b) Las cuentas por cobrar a APM Management B.V. comprenden el reembolso de gastos por el proyecto para la concesión del puerto de Pisco, entre otros.
 - (c) Las cuentas por cobrar a Maersk Line S.A.C. comprenden servicios portuarios tales como embarque y descarga de contenedores.
- (ii) Cuentas por pagar
 - (a) Las cuentas por pagar a APM Terminals Management B.V. comprenden principalmente a reembolso de gastos mantenimiento IFS y Navis, implementación SAP HR, gastos IT compartidos con la Haya, y servicios administrativos.
 - (b) Las cuentas por pagar a APM Terminals B.V. comprenden a servicios de gestión.
 - (c) Las cuentas por pagar a Maersk Training comprenden principalmente a servicios de capacitación de personal.
 - (d) Las cuentas por pagar a APM Terminals Latin America comprenden principalmente a servicios para capacitación de personal.
 - (e) Incluye las cuentas por pagar a APM Itajai la cual comprende reembolso de servicios administrativos.

Las principales transacciones entre la Compañía con empresas vinculadas que originaron efecto en resultados, fueron como sigue:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Reembolso de servicios administrativos y otros	184	382
Reembolso de gastos por IT, abastecimiento, finanzas	554	709
Gasto por servicios varios	1,412	1,484
Gasto por capacitaciones diversas	187	52

- (iii) Remuneración de la gerencia clave y miembros del directorio

La remuneración y otros beneficios de la gerencia clave en el año 2014 ascendieron en miles de US\$ 5,473 (en miles de US\$ 4,695 en el 2013). Las remuneraciones incluyen beneficios a corto plazo, compensación por tiempo de servicios y otros correspondientes a 44 posiciones (incluyendo personal expatriado). La compañía no otorga beneficios de largo plazo a sus directores ni a su gerencia clave.

Al 31 de diciembre 2014 y 2013, no se han efectuado otras transacciones significativas con empresas y partes relacionadas que no se hayan descrito anteriormente.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- (15) Otras Cuentas por Pagar
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Tributos y contribuciones sociales	1,038	2,897
Remuneraciones y vacaciones	1,262	1,033
Compensación por Tiempo de Servicios	-	167
Participaciones de trabajadores (nota 26)	1,448	1,783
Otras cuentas por pagar	928	108
	<u>4,676</u>	<u>5,988</u>

- (16) Obligaciones Financieras
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Préstamo IFC (a)	197,000	107,000
Costo de financiación por pagar y otros (b)	4,133	3,097
Instrumentos financieros derivados (c)	2,030	346
	<u>203,163</u>	<u>110,443</u>
Porción corriente:		
Obligaciones financieras	13,983	3,443
Instrumentos financieros derivados	221	-
Porción no corriente:		
Obligaciones financieras	187,150	107,000
Instrumentos financieros derivados	1,809	-
	<u>203,163</u>	<u>110,443</u>

- (a) El 30 de abril de 2013, la Compañía ha pactado con el International Finance Corporation, un préstamo total de miles de US\$ 217,000, que ha sido estructurado en dos partes: Préstamo A en miles de US\$ de 46,750 y Préstamo B en miles de US\$ 170,250, de los cuales la Compañía ha recibido la suma de miles de US\$ 197,000 en cuatro desembolsos el 20 de setiembre de 2013 por miles de US\$ 75,000, el 20 de diciembre de 2013 por miles de US\$ 32,000, el 21 de mayo de 2014 por miles de US\$ 60,000 y el 9 de octubre de 2014 por miles de US\$ 30,000.

El primer contrato de préstamo tiene una vigencia de 12 años hasta marzo del 2025, según cronograma, y genera intereses a la tasa variable LIBOR-6M 3 (Libor 6 meses), + 3.75% determinada en los meses de marzo y setiembre.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

El referido contrato de préstamo fue solicitado para financiar la rehabilitación, desarrollo y operación del Terminal, que consta de la etapa 1 y 2 en virtud del Contrato de Concesión.

Pagos Futuros

Al 31 de diciembre del 2014, las deudas a largo plazo según sus condiciones contractuales tienen los siguientes vencimientos:

Año de vencimiento	En miles de US\$		
	Intereses	Principal	Total
2016	-	19,700	19,700
2017	-	19,700	19,700
2018 en adelante	-	147,750	147,750
	-	187,150	187,150

(b) Costos de financiación por pagar y otros

Incluye principalmente los intereses financieros reconocidos como parte del costo del activo en construcción del Terminal Norte Multipropósito Callao, generados por los préstamos solicitados para dicha actividad. Ascendieron a:

	En miles de US\$	Interés pactado
IFC – Internacional Finance Corporation	2,375	LIBOR(6M)+3.75%
	2,375	

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(c) Instrumentos Financieros Derivados de Cobertura

La Compañía utiliza swap para cubrir el riesgo de cambios en las tasas de interés. Los efectos de la contabilización de dichos instrumentos al 31 de diciembre del 2014, se detallan a continuación:

	En miles de US\$		
	Efecto en estado de situación financiera activo (pasivo) neto	Efecto en Resultados (pérdida) ganancia	Efecto en patrimonio, neto de impuestos a las ganancias
Contrato Swap ING Bank N.V.	(654)	-	458
Contrato Swap IFC Bank	(1,375)	-	963
	<u>(2,030)</u>	<u>-</u>	<u>1,421</u>

Al 31 de diciembre de 2013, el efecto por la contabilización de dichos instrumentos ascendió a miles de S/. 244.

Las coberturas de flujos de efectivo muestran las siguientes características y efectos en los estados financieros:

(i) Contrato Swap – IFC Bank

En el mes de Setiembre del 2013, la Compañía firmó un contrato swap con el IFC Bank, el cual fue designado como de cobertura de flujo de efectivo, con el propósito de reducir el riesgo de las variaciones en las tasas de interés de la deuda que se mantenía, intercambiando la tasa variable por una tasa fija, del préstamo contraído con IFC Bank por miles de US\$ 75,000 (nota 16) del que solo se cobertura el 75% del préstamo. El detalle de esta operación es como sigue:

Contraparte	Valor nominal miles de US\$	Vto.	Deuda protegida miles de US\$	Partida protegida	Tasa fijada
			IFC Bank		
IFC Bank	75,000	Marzo 2025	56,250	LIBOR 6M	2.462%

La Compañía con esta operación fijó el costo relacionado a la deuda equivalente a miles de US\$ 56,250, por un período de doce años. Los cambios en el valor razonable de este instrumento financiero derivado fueron reconocidos como pasivo financiero por miles de US\$ 1,375, teniendo como contrapartida otros resultados no realizados por miles de US\$ 963, neto del impuesto a la renta diferido por miles de US\$ 413. El valor razonable del contrato swap al 31 de diciembre del 2014 es determinado tomando los flujos futuros de caja descontados usando la curva de interés al cierre del ejercicio considerando el riesgo inherente al contrato.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(ii) Contrato Swap – ING Bank N.V

En el mes de Diciembre del 2013, la Gerencia de la Compañía firmó un contrato swap con el ING Bank N.V, el cual fue designado como de cobertura de flujo de efectivo, con el propósito de reducir el riesgo de las variaciones en las tasas de interés de la deuda que se mantenía, intercambiando la tasa variable por una tasa fija, del préstamo contraído con IFC Bank por miles de US\$ 32,000 (nota 16) que solo se cobertura el 75% del préstamo. El detalle de esta operación es como sigue:

<u>Contraparte</u>	<u>Valor nominal miles de US\$</u>	<u>Vto.</u>	<u>Deuda protegida miles de US\$</u>	<u>Partida protegida</u>	<u>Tasa fijada</u>
			IFC Bank		
ING Bank N.V.	32,000	Marzo 2025	24,000	LIBOR 6M	2.516%

La Compañía con esta operación fijo el costo relacionado a la deuda equivalente a miles de US\$ 24,000, por un periodo de doce años. Los cambios en el valor razonable de este instrumento financiero derivado fueron reconocidos como pasivo financiero por miles de US\$ 654, teniendo como contrapartida otros resultados no realizados por miles de US\$ 458, neto del impuesto a la renta diferido por miles de US\$ 196. El valor razonable del contrato swap al 31 de diciembre del 2014 es determinado tomando los flujos futuros de caja descontados usando la curva de interés al cierre del ejercicio considerando el riesgo inherente al contrato.

La Compañía evaluó la efectividad de las coberturas de estos instrumentos financieros derivados en la fecha de contratación de las operaciones y ha comprobado su efectividad al 31 de diciembre del 2014.

Los préstamos contraídos con el IFC Bank durante el periodo 2014 por miles de US\$ 60,000 (nota 16) y miles de US\$ 30,000 (nota 16) no se encuentran cobaturados debido al waiver acogido por la Compañía, de acuerdo a cláusulas en el contrato con dicha entidad. La solicitud del waiver fue aprobada por el IFC Bank el 8 de mayo de 2014.

La Compañía cumple con los Covenants establecidos en el Primer Contrato de Préstamo celebrado con el International Finance Corporation (IFC) con fecha 30 de Abril del 2013 y en la Primera Adenda al Primer Contrato de Préstamo con fecha 16 de Diciembre del 2016, dado que son condición necesaria y obligatoria para el mantenimiento de las condiciones del préstamo; así como también para que IFC proceda con los desembolsos parciales acordados en los cronogramas.

(17) Capital

El capital autorizado, suscrito y pagado al 31 de diciembre de 2014 está representado por 413,715,490 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1 cada una que equivalen a un total S/. 413,715,490 nuevos soles equivalentes a US\$ 149,352,581 dólares americanos (267,454,000 acciones de un valor nominal de S/. 1 cada una que equivalen a un total S/. 267,454,000 nuevos soles equivalentes a US\$ 96,821,581 dólares americanos al 31 de diciembre de 2013).

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 2014 y de 2013 la estructura de participación societaria es la siguiente:

<u>Porcentaje de participación individual en el capital</u>	<u>Número de socios</u>	<u>Porcentaje de participación</u>
APM Terminals B.V.	1	51.00
Callao Port Holding B.V.	1	29.00
Central Portuaria S.A.C.	1	20.00
	-----	-----
	3	100.00
	=====	=====

Mediante Junta General de Accionistas de 16 de Mayo de 2014, se acordó el aumento de capital, y se efectuaron aportes de efectivo mediante pago en efectivo efectuados en la cuenta de la Sociedad entre los días del 9 de Mayo de 2014 y 17 de Junio de 2014, por el monto total en miles de US\$ 30,000 conforme al siguiente detalle:

	<u>En miles de US\$</u>
APM Terminals B.V.	15,300
Callao Port Holding B.V.	8,700
Central Portuaria S.A.C.	6,000

	30,000
	=====

(18) Resultados Acumulados

De acuerdo con la legislación vigente, las personas jurídicas domiciliadas que acuerden la distribución de utilidades, retendrán el 4.1% del monto a distribuir excepto cuando la distribución se efectúe a favor de personas jurídicas domiciliadas.

Mediante Junta General de Accionistas de 22 de Mayo de 2014, se acordó la capitalización de utilidades del ejercicio 2013 por miles de US\$ 22,531 (miles de US\$ 17,822 en el año 2013).

Reserva Legal

De acuerdo con la Ley General de Sociedades la reserva legal se constituye con la transferencia del 10% de la utilidad del año hasta alcanzar un monto equivalente al 20% del capital pagado. En ausencia de utilidades no distribuidas o reservas de libre disposición, la reserva legal deberá ser aplicada a la compensación de pérdidas, debiendo ser repuesta con las utilidades de ejercicios posteriores. Esta reserva puede ser capitalizada siendo igualmente obligatoria su reposición.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, debido a la ejecución del contrato que mantiene la Compañía con el IFC, no está en condiciones de registrar una reserva legal, debido a que una vez que se desembolse los miles de US\$ 217,000 (nota 16); el capital social de la Compañía deberá llegar al menos en miles de US\$ 150,700, siendo uno de los mecanismos la reinversión de utilidades.

(19) Ingresos

Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Contenedores	35,113	33,191
Carga sólida	21,295	24,508
Carga fraccionada	15,887	15,674
Carga rodante	10,069	12,317
Carga líquida	3,096	3,714
Uso de amarradero	11,642	11,460
Almacenamiento	3,631	4,967
Otros ingresos	3,549	1,616
	<u>104,282</u>	<u>107,447</u>

(20) Costo del Servicio

Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Cargas de personal	26,825	28,338
Servicios prestados por terceros	3,525	3,059
Retribución al Estado Peruano (APN) (nota 13 b)	3,219	3,306
Aporte por Regulación – OSITRAN (nota 13 c)	1,073	1,102
Cargas diversas de gestión	5,949	4,998
Depreciación del periodo (nota 10)	1,949	1,230
Amortización del período (nota 11)	1,963	1,509
ENAPU (nota 13 a)	4,103	6,599
	<u>48,606</u>	<u>50,141</u>

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(21) Gastos de Administración
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Cargas de personal	10,339	8,291
Servicios prestados por terceros	9,851	10,137
Tributos	841	915
Cargas diversas de gestión	4,225	4,014
Provisiones del ejercicio:		
Depreciación (nota 10)	1,192	1,429
Amortización (nota 11)	217	338
Provisión de incobrables	1,384	378
Otros gastos de administración	709	39
	<u>28,758</u>	<u>25,541</u>

Al 31 de diciembre de 2014, los servicios prestados por terceros incluyen principalmente por los gastos por seguridad y vigilancia por miles de US\$ 1,611 (miles de US\$ 2,214 al 31 de diciembre 2013), consumo de energía eléctrica por miles de US\$ 1,015 (miles de US\$ 1,005 al 31 de diciembre 2013), honorarios de gestión por miles de US\$ 1,000 (miles de US\$ 1,001 al 31 de diciembre 2013), entre otros.

(22) Gastos de Ventas
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Cargas de Personal	544	436
Servicios prestados por terceros	518	534
Tributos	44	48
Cargas diversas de gestión	222	211
Provisiones del Ejercicio:		
Depreciación (nota 10)	63	75
Amortización (nota 11)	11	18
Provisión de Incobrables	73	20
Otros gastos de ventas	39	2
	<u>1,514</u>	<u>1,344</u>

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(23) Gastos por Naturaleza
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Gastos de personal	37,708	37,065
Servicios prestados por terceros	13,894	13,730
Cargas diversas de gestión	10,396	9,223
Tributos	885	963
Provisiones del ejercicio	15,995	16,045
	-----	-----
	78,878	77,026
	=====	=====
Conciliación:		
Costo del servicio	48,606	50,141
Gastos de administración	28,758	25,541
Gastos de ventas	1,514	1,344
	-----	-----
	78,878	77,026
	=====	=====

(24) Gastos Financieros
Comprende lo siguiente:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Comisiones	290	292
Otros gastos financieros	5	28
	-----	-----
	295	320
	=====	=====

(25) Aspectos Tributarios

Las autoridades tributarias tienen la facultad de revisar y de ser aplicable, corregir el impuesto a las ganancias calculado por la Compañía en los cuatro años posteriores al año de la presentación de la declaración de impuestos. A la fecha, la Administración Tributaria efectuó la revisión de las declaraciones juradas del Impuesto a las Ganancias comprendido entre el 6 de abril y el 31 de diciembre de 2011, el año 2012 se revisó en el año 2013, y el año 2013 se encuentra pendiente de revisión por las autoridades tributarias. (El periodo comprendido entre el 6 de abril y el 31 de diciembre de 2011, 2012 (excepto los meses de junio a setiembre) y 2013 inclusive del Impuesto General a las Ventas se encuentra pendiente de revisión por las autoridades tributarias). Cualquier mayor gasto que exceda las provisiones efectuadas para cubrir obligaciones tributarias será cargado a los resultados de los ejercicios en que las mismas queden finalmente determinadas. En opinión de la Gerencia y de sus asesores legales, como resultado de dicha revisión, no surgirán pasivos significativos que afecten los estados financieros al 31 de diciembre de 2014 y de 2013.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(a) Convenio de Estabilidad Jurídica:

Con fecha 19 de setiembre de 2011, la Compañía suscribió con el Estado Peruano un Convenio de Estabilidad Jurídica al amparo de lo dispuesto en el título II del Decreto Legislativo N° 662 y el capítulo primero del Título V del Decreto Legislativo N° 757 y la Ley N° 27342. La vigencia del Convenio se inicia con la vigencia del Contrato de Concesión y se extiende por todo el plazo de la Concesión.

En virtud de este Convenio, la Compañía se comprometió a:

1. Emitir acciones representativas de su capital a favor de APM TERMINALS B.V., CALLAO PORT HOLDING B.V. y CENTRAL PORTUARIA S.A.C. contra la recepción de los aportes que deben efectuar, por un monto total ascendente a la suma de US\$ 64,000,000, de conformidad con lo establecido en el literal a) de la cláusula 3.3. del contrato de concesión, de la siguiente manera:
 - (a) US\$ 16,000,000 apartados como mínimo a la fecha de suscripción del contrato.
 - (b) US\$ 48,000,000 apartados a mas tardar a la culminación de las Obras de la Etapa 2.
2. Asegurar que los aportes sean canalizados a través del Sistema Financiero Nacional, conforme deberá constar en la certificación que emita el banco que interviene en la operación.
3. Destinar los aportes a la ampliación de la capacidad productiva.

En tanto se encuentre vigente este Convenio, el Estado Peruano se obliga a garantizar la estabilidad jurídica para la Compañía en los siguientes términos:

1. Estabilidad del régimen tributario referido al impuesto a las ganancias, conforme a lo prescrito en el artículo 40° del Decreto Legislativo N° 757 y normas modificatorias, que implica que el impuesto a la renta que le corresponda abonar a la Compañía no será modificado durante la vigencia del presente convenio.
 2. Estabilidad en los regímenes de contratación de los trabajadores de la Compañía, al amparo de lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 12° del Decreto Legislativo N° 662 y normas modificatorias vigentes a la fecha de celebración del presente Convenio.
- (b) En opinión de la Gerencia, la Compañía cumple con sus obligaciones derivadas del referido convenio.
- (c) De acuerdo con la legislación tributaria aplicable a la Compañía en virtud del Convenio de Estabilidad Jurídica suscrito con el Estado Peruano, el impuesto a las ganancias de las personas jurídicas se calcula con una tasa del 30%, sobre la utilidad neta imponible.

La Compañía al calcular su materia imponible al 31 de diciembre de 2014 ha determinado un impuesto a las ganancias por miles de US\$ 8,215.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

- (d) Para los efectos del impuesto a la renta e impuesto general a las ventas, los precios de transferencia por transacciones con empresas vinculadas económicamente y con empresas con residencia en territorios de baja o nula imposición deberán estar sustentados con documentación e información sobre los métodos de valoración utilizados y los criterios considerados para su determinación. La Gerencia de la Compañía, considera que para propósitos del impuesto a la renta e impuesto general a las ventas se ha tomado en cuenta lo establecido en la legislación tributaria sobre precios de transferencia para las transacciones entre empresas vinculadas económicamente y con empresas con residencia en territorios de baja o nula imposición, por lo que no surgirán pasivos de importancia al 31 de diciembre de 2014.

La distribución total o parcial de dividendos u otras formas de distribución de utilidades se encuentra gravada con el impuesto a las ganancias con una retención del 4.1%. No está comprendida la distribución de utilidades que se efectúe a favor de personas jurídicas domiciliadas.

A partir del año 2005 se ha establecido un Impuesto Temporal a los Activos Netos (ITAN), el mismo que se calcula sobre el valor de sus activos netos al 31 de diciembre del año anterior. A partir del año 2007, la tasa del impuesto es de 0.5% aplicable al monto de los activos que exceden S/. 1 millón. El citado impuesto podrá ser pagado al contado o en nueve cuotas mensuales iguales sucesivas. El monto efectivamente pagado puede ser utilizado como crédito contra los pagos a cuenta del impuesto a las ganancias del año en curso.

Asimismo, se ha establecido en 15% la tasa de retención de Impuesto a las Ganancias aplicable a la asistencia técnica prestada por entidades no domiciliadas en el país, independientemente del lugar donde se lleve a cabo el servicio, siempre que se cumpla con los requisitos señalados en la Ley del Impuesto a la Renta.

- (e) El gasto por impuesto a las ganancias comprende:

	En miles de US\$	
	2014	2013
Impuesto a las ganancias corriente	(8,215)	(10,067)
Impuesto a las ganancias diferido (nota 9)	968	401
	<u>(7,247)</u>	<u>(9,666)</u>

(26) Participación de Trabajadores

De acuerdo con la legislación vigente, la participación de los trabajadores en las utilidades de la Compañía es del 5% de la renta neta. Esta participación es gasto deducible para propósitos del cálculo del impuesto a la renta.

En el año 2014 la Compañía determinó una participación corriente de miles de US\$ 1,448, (US\$ 1,787 en el año 2013) que se registró con cargo a resultados del año en los siguientes rubros: miles de US\$ 1,087 en el costo del servicio, en miles de US\$ 344 en gasto de administración y en miles de US\$ 18 en gastos de ventas (miles de US\$ 1,467, US\$ 269 y US\$ 14 en costo del servicio, gastos de administración y gastos de ventas, respectivamente).

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(27) Compromisos y Contingencias

Al 31 de diciembre de 2014 la Compañía tiene los siguientes compromisos:

(a) Compromisos

- (i) Garantía de fiel cumplimiento de acuerdo con lo requerido por el Contrato de Concesión a favor del Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) por un valor de US\$ 30,716,920 para garantizar las obligaciones a cargo de la Compañía incluidas en el Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito. De acuerdo con lo mencionado en la Nota 1, este importe corresponde al 10% del valor estimado de las obras como garantía de fiel cumplimiento a favor del concedente establecido en el Contrato de Concesión.
- (ii) Garantía de fiel cumplimiento de acuerdo con lo requerido por el Contrato de Concesión a favor del Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) por un valor de US\$ 34, 602,746 para garantizar el correcto cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo de la Sociedad Concesionaria que corresponden al desarrollo de la Etapa I y Etapa II.
- (iii) Carta fianza de la Superintendencia de Administración Tributaria por US\$ 620,000 para respaldar la obligación de pago de derechos de aduana en la importación de mercancías (o Admisión/ Internamiento Temporal) en el caso de que estas no hayan sido pagadas por otros métodos (o re exportadas) de conformidad con la Ley General de Aduanas.
- (iv) Carta fianza a favor de la Superintendencia de Administración Tributaria por US\$ 500,000 para asegurar el cumplimiento de las obligaciones generadas en el ejercicio de las funciones de la Compañía como Almacén Aduanero y Punto de Llegada de conformidad con la Ley General de Aduanas.
- (v) Carta fianza a favor del Ministerio de Energía y Minas por S/. 54,360 para garantizar el fiel cumplimiento de ejecución de obras relacionadas con las modificación de autorización de generación por el incremento de una potencia instalada de 3.20MW a 10MW en la Central Térmica Puerto Callao para consumo propio a ser efectuado por APMTTC.
- (vi) Carta fianza a favor de la Superintendencia de Administración Tributaria por US\$ 71,000 para garantizar la deuda tributaria aduanera contraída en el régimen de Admisión Temporal para reexportación del Simulador de Grúas, de conformidad con la Ley General de Aduanas.

(b) Contingencias

En opinión de la Gerencia de la Compañía, al 31 de diciembre de 2014 no existen contingencias que pudieran afectar los estados financieros a dicha fecha.

APM TERMINALS CALLAO S.A.

Notas a los Estados Financieros

(28) Informe de Impacto Ambiental

En cumplimiento de la cláusula 12.17 del Contrato de Concesión, con fecha 15 de Julio de 2014 se presentó el Informe de Gestión Socio Ambiental correspondiente al tercer semestre de explotación. Cabe señalar que a partir del 2015 deja de tener efecto la mencionada cláusula 12.17 y entra en vigencia la cláusula 12.18, que estipula que a partir del cuarto año de Explotación y hasta dos años antes del cumplimiento del plazo de término de la Concesión, el referido informe se entregará dentro de los 15 días calendarios de cada año. Siendo ello así el primer informe anual se presentará el 15 de Julio del 2015, conteniendo el detalle de las actividades y programas implementados como parte de la gestión Ambiental de la Compañía dentro de la operación del Terminal Norte Multipropósito del Callao. En opinión de la Gerencia se viene cumpliendo todo lo estipulado en el Contrato de Concesión referido al informe de Impacto Ambiental.

(29) Eventos Subsecuentes

Al cierre del 2014, se ha firmado un segundo financiamiento (Segundo Contrato de Préstamo) entre la compañía y el IFC, con fecha 16 de Diciembre del 2014 por la suma total de miles US\$ 50,000; importe que se espera sea desembolsado a partir del segundo trimestre del 2015.

Así mismo, según lo aprobado en la Primera Adenda del Primer Contrato de Préstamo, la Compañía cumplió con emitir el día 09 de enero de 2015 un Stand By Letter of Credit por el monto en miles de US\$ 4,500; con el objetivo de garantizar el monto por pagar correspondiente a la siguiente cuota (principal e intereses) con vencimiento 16 de marzo 2015.