

# 2014

## Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

---

## Contenido

INFORME DE DESEMPEÑO 2014 .....	3
Resumen Ejecutivo.....	3
I. Principales características del Contrato de Concesión .....	5
II. Servicios prestados.....	7
III. Hechos de importancia.....	9
IV. Evolución del tráfico .....	10
IV.1. Tráfico de naves.....	10
IV.2. Tráfico de carga .....	10
IV.3. Carga sólida a granel.....	11
IV.4. Carga contenedorizada.....	12
V. Desempeño operativo .....	13
V.1. Niveles de servicio y productividad a la fecha de toma de posesión .....	13
V.2. Reclamos.....	14
VI. Evolución de tarifas .....	15
VI.1. Tarifas reguladas .....	15
VII. Inversiones .....	17
VIII. Resultados financieros.....	18
IX. Pagos al estado .....	21
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	23

## Cuadros

Cuadro N° 1 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2014 .....	13
Cuadro N° 3 TARIFARIO DE SERVICIOS ESTÁNDAR .....	16
Cuadro N° 4 TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES .....	17
Cuadro N° 6 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES .....	18
Cuadro N° 7 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	19
Cuadro N° 8 RATIOS FINANCIEROS 2013-2014.....	20
Cuadro N° 9 RETRIBUCIONES POR PAGAR .....	21

## Gráficos

Gráfico N° 1 TRÁFICO DE NAVES 2013- 2014 .....	10
Gráfico N° 2 TRÁFICO DE CARGA 2014 .....	10
Gráfico N° 3 TRÁFICO DE CARGA, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2013- 2014 .....	11
Gráfico N° 4 TRÁFICO DE CARGA, SEGÚN TIPO DE CARGA 2013- 2014 .....	11
Gráfico N° 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2012-2014 .....	12
Gráfico N° 6 TRÁFICO DE CARGA CONTENERIZADA, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2011-2014.....	12
Gráfico N° 7 RECLAMOS 2011-2014 .....	14

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO .....	5
Ilustración N° 2: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE .....	8

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO



### Resumen Ejecutivo

El 11 de mayo de 2011, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM Terminals), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. Este puerto es el más grande del Perú y uno de los más importantes de la costa del Pacífico Sudamericano.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	APM Terminals Callao S.A.
Accionistas de la Concesión	APM Terminals BV de Dinamarca: 51,0% Callao Port Holding: 29,0% Central Portuaria: 20,0%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Primer Factor: Menor índice tarifario para carga contenedorizada<sup>1</sup>.</li><li>- Segundo Factor: Mayor descuento para las tarifas de Servicio Estándar para carga no contenedorizada.</li><li>- Tercer Factor: Mayor descuento respecto de las tarifas por los Servicios Especiales Regulados.</li><li>- Cuarto Factor: Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.</li></ul>
Inversión referencial	USD 883,5 millones <sup>2</sup>
Inversión realizada al 2014	USD 154 millones
Inicio de la Concesión	11 de mayo de 2011
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	Ninguna

El Terminal Norte Multipropósito comprende cuatro muelles centrales, el muelle norte, el muelle de hidrocarburos y el muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Este terminal está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APM Terminals deberá realizar una inversión referencial de USD 883,5 millones (incluido IGV), distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización, más una sexta etapa opcional.

En el 2014, el Terminal Norte Multipropósito atendió 2 256 naves, las que movilizaron un total de 14,9 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga sólida a granel (39,3% del total). Además, movilizó 491 miles de TEUs.

<sup>1</sup> Incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa de almacenamiento hasta por 4 días adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar.

<sup>2</sup> Inversión por Ejecutar actualizada a diciembre de 2014, incluye IGV.

---

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos por un monto de USD 104,3 millones, monto menor al registrado en el año 2013. Este nivel de ingreso se vio influenciado por la reducción en la recaudación por carga fraccionada (-13,1%), carga solida (-18,3%) entre otros.

El Concesionario cumplió con mantener los indicadores "Tiempo para el zarpe de la nave", "Rendimiento para operación de contenedores (sin grúa y con grúa)", "Rendimiento para la operación de carga rodante" y "Rendimiento para la operación de carga fraccionada"; sin embargo, tanto para el indicador "Rendimiento de la operación de carga sólida a granel" (en las cuatro evaluaciones trimestrales), "Rendimiento para la operación de carga sólida a granel fertilizante" (en tres evaluaciones trimestrales) y "Tiempo para inicio de la descarga", se observan promedios distintos a los exigidos en el Contrato de Concesión.

La información financiera indica que APM Terminals registró ganancias netas por un monto que asciende a USD 16,8 millones. En ese sentido, a través del Estado de Situación Financiera, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 61,4%, pasando de USD 263 millones en 2013 a USD 425 millones en el 2014.

De acuerdo a los ratios de liquidez de la empresa, esta se encuentra en capacidad de cubrir los pasivos del corto plazo del periodo. Así, el ratio de liquidez clásica fue de 1,13 y el ratio de prueba acida de 1,06.

Asimismo, se observa que el Concesionario financia, principalmente, sus operaciones con deuda de largo plazo por un valor de USD 110 millones (72% del pasivo total).

El patrimonio de la empresa se incrementó por un aporte de capital realizado por los accionistas de USD 30 millones y la capitalización de utilidades del ejercicio 2013 por USD 22 millones

Finalmente, el monto pagado por concepto de retribución al Estado, aporte por regulación y por el contrato de asociación y participación ascendió a USD 3 219 miles, USD 1 073 miles y USD 4 103 miles, respectivamente, montos menores en 37,8%, 2,6%, 2,6% a lo montos pagados el año anterior.



## I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, fue firmado el 11 de mayo de 2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa APM Terminals Callao S.A., contando con una vigencia de 30 años.

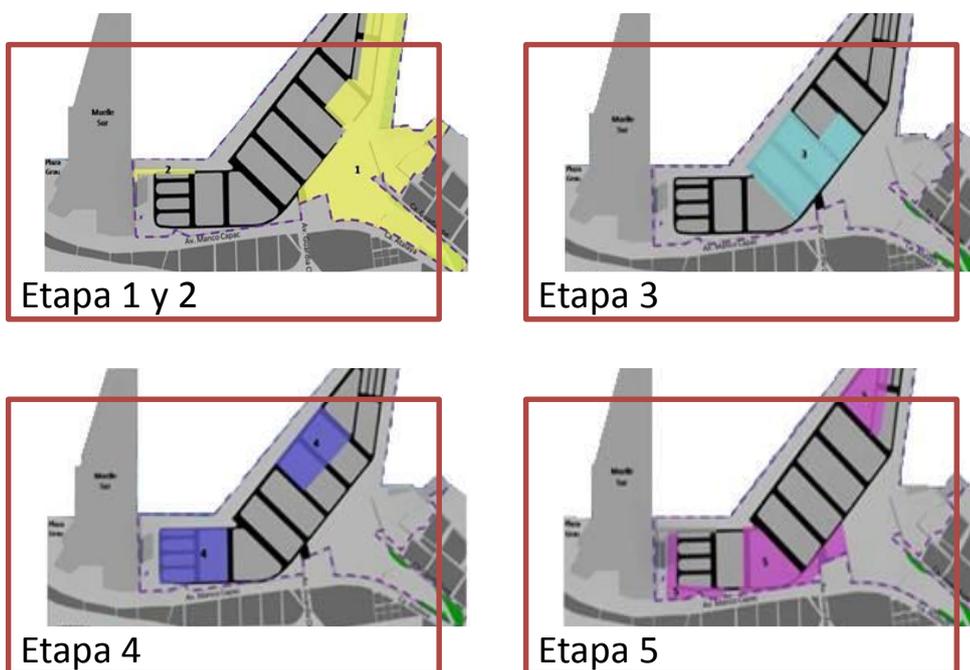


Ilustración N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO

2. La concesión del Terminal Multipropósito se encuentra dividida en 5 etapas, que implican:
  - (i) Modernización de los amarraderos C y D del muelle norte,
  - (ii) Modernización del muelle de granos,
  - (iii) Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde actualmente se encuentran los muelles centro N° 1 y 2,
  - (iv) Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelles centro N° 3 y 4; y,
  - (v) Construcción de un muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del muelle norte A.Opcionalmente, el Concesionario podrá realizar una etapa adicional (etapa 6), la cual consiste en la construcción de dos muelles, uno de contenedores y el otro multipropósito de granel líquido.
3. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal Norte Multipropósito bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje,

---

los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.

4. A partir del inicio de explotación, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas, cada año, utilizando el esquema regulatorio conocido como RPI-X. Durante los 5 primeros años el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
5. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio<sup>3</sup> o tarifa<sup>4</sup> por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
6. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOPI una propuesta de servicio especial, con el fin que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en dicho mercado. En caso INDECOPI determine que dicho servicio no se brinda en condiciones de competencia, OSITRAN podrá fijar la tarifa de dicho servicio especial.
7. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, APM Terminals deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el Terminal Norte Multipropósito. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.
8. Asimismo, el contrato de asociación en participación<sup>5</sup> suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), señala que el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta<sup>6</sup> obtenidas producto de la explotación del terminal.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

<sup>5</sup> Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

<sup>6</sup> Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

<sup>7</sup> De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

---

## II. Servicios prestados

10. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria; con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

### III.1. SERVICIOS ESTÁNDAR

11. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque la carga sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta un tiempo determinado<sup>8</sup> libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
12. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) **Servicios Estándar en función a la nave:**

El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

b) **Servicios Estándar en función a la carga:**

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.

La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque. En el caso de los pasajeros, la tarifa será cobrada a la agencia marítima.

Es importante destacar que, usualmente, para el servicio de transbordo de carga dentro del Terminal, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

### III.2. SERVICIOS ESPECIALES

13. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

---

<sup>8</sup> La carga podrá permanecer depositada en el Terminal Norte Multipropósito a libre disposición del usuario, de acuerdo al tipo de carga:

- (i) Carga contenedorizada, hasta 48 horas,
- (ii) Carga fraccionada, hasta 3 días calendario,
- (iii) Carga rodante, hasta 3 días calendario; y,
- (iv) Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta 5 días calendario.

14. Entre los servicios especiales destacan el de tratamiento de carga fraccionada peligrosa, consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*, uso de áreas operativas (todas las cargas), movilización de escotillas, re-estiba de contenedores y energía *reefer*.

### III.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO

15. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje<sup>9</sup> y remolcaje<sup>10</sup>. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
16. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

#### Ilustración N° 2: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE



Servicio de practicaje



Servicio de remolcaje

<sup>9</sup> De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de APM Terminals Callao, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

<sup>10</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves. En el caso de atraque, el remolcaje se inicia en la zona de fondeo designada por la Capitanía del Puerto y culmina en el amarradero designado por APM Terminals Callao; y viceversa en el caso de desatraque.

---

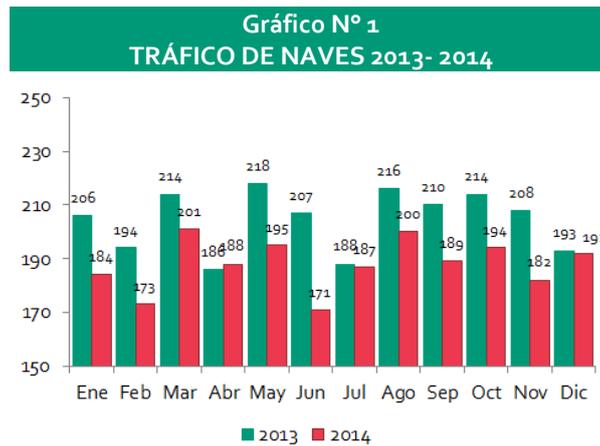
### III. Hechos de importancia

17. En el año 2012 la APN aprobó El Expediente Técnico para ejecución de la primera y segunda etapa de construcción del terminal por un monto de inversión estimado de USD 346,027 millones de dólares.
18. Las obras fueron iniciadas en setiembre del 2012 con trabajos de demoliciones de antiguos edificios y desmontaje de estructuras metálicas en el Patio Guadalupe (ex instalaciones de ENAFER).
19. A fines de Diciembre 2014, los trabajos se encuentran avanzados, habiéndose ejecutado pilotaje y pavimentos en los muelles 5E, 5D y 11, construcción de la sub estación principal, y las zanjas de ductos de energía para el muelle 5, los edificios administrativos, de amenidades, Taller de mantenimiento y lavado, remediación de pasivos ambientales entre otros.
20. Es importante precisar que se ha efectuado el montaje, protocolo de pruebas y puesta en operación de dos (02) Grúas móviles *Libherr 550*, siete (07) *Reach Stacker*, dos (02) *Empty Handler*, y veinte (20) tractocamiones que son parte del equipamiento portuario correspondiente a la primera y segunda etapa.
21. Asimismo, durante el año 2014, han arribado al puerto del Callao, cuatro (04) Grúas Pórtico STS de muelle y doce (12) Grúas de patio RTG, las mismas que se encuentran en pruebas, para su proceso de recepción, estimándose su operación para mediados del año 2015.
22. Se estima que la inversión ejecutada hasta el año 2014, está cercana a USD 154,221 millones de dólares. Durante el año 2014 se han efectuado trabajos de remediación de suelos y tratamiento de pasivos ambientales detectados en varios sectores. Asimismo el MTC otorgó a la empresa concesionaria, una suspensión del plazo por la entrega tardía de la calle Raygada y el saneamiento físico legal del total del terreno (Acumulación de lotes), con lo cual el plazo de ejecución de obra culmina en enero de 2016.

## IV. Evolución del tráfico

### IV.1. Tráfico de naves

23. En el año 2014, el Terminal Norte Multipropósito del Callao atendió 2256 naves, siendo mayo el mes con mayor tráfico (8,9% del tráfico total). En comparación con el 2013, se ha reducido el número de naves en un 8,8%.



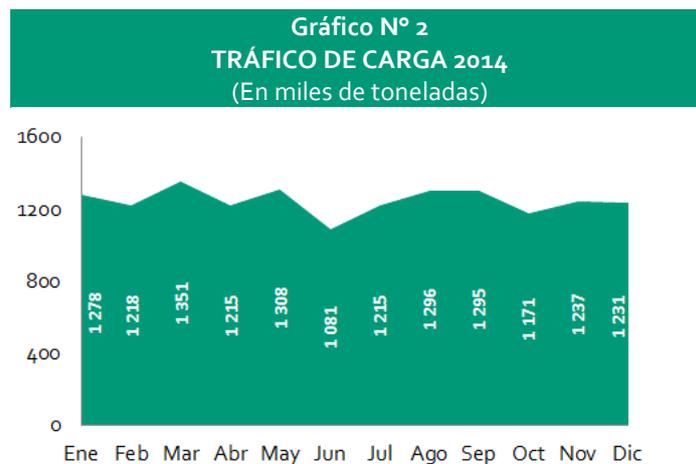
Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

24. Con respecto a las naves que arribaron al Terminal Norte Multipropósito durante el 2014, el 36% del total fue de portacontenedores, 22% del total fueron de tipo tanquero, 11% granelero, 9,5% de tipo RO-RO (naves para carga rodante) y el 8% de carga general.

### IV.2. Tráfico de carga

25. En el 2014, el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao movilizó un total de 14,9 millones de toneladas, 24,4% menos que lo registrado el año anterior siendo marzo el mes con mayor volumen de carga transportada (9,1% de la carga total).

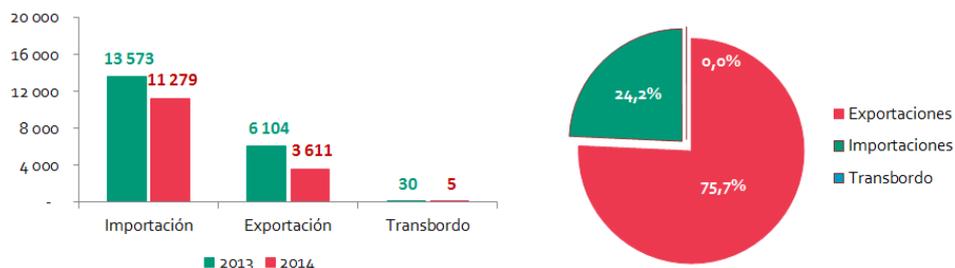


Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. Al analizar la carga movilizada según tipo de régimen, observamos que el 81,1% del volumen movilizado corresponde a carga de importación. Por otro lado, la carga de exportación y transbordo representaron el 19% y 0,04% del total de carga transportada en el 2014, respectivamente.

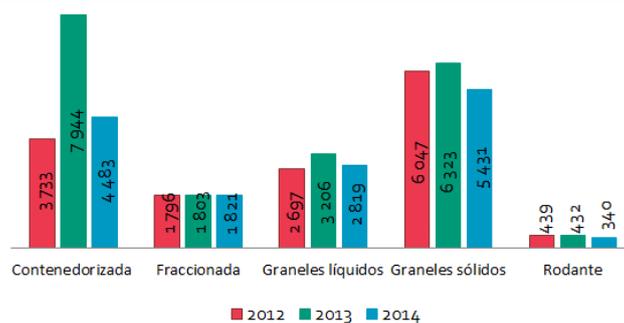
**Gráfico N° 3**  
**TRÁFICO DE CARGA, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2013- 2014**  
(En miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals Callao  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Durante el año 2014, el volumen de carga de importación se redujo en 16,9% con respecto al mismo periodo del año anterior, pasando de los 13,5 millones de toneladas a 11,3 millones de toneladas. La carga de exportación tuvo similar comportamiento pasando de 6,1 millones de toneladas a 3,6 millones de toneladas (una reducción del 40,9%).
28. El Terminal Norte Multipropósito tiene la capacidad de movilizar carga de tipo contenedorizada, granel sólido, granel líquido, carga fraccionada y rodante. De esta manera, la carga sólida contenedorizada representó el 30,1% del total de carga movilizada en el 2014; seguido por los graneles sólidos (27,7%) y líquida a granel (18,9%). Además, la carga fraccionada y carga rodante participaron con el 12,2% y 2,3% del total de la carga, respectivamente.

**Gráfico N° 4**  
**TRÁFICO DE CARGA, SEGÚN TIPO DE CARGA 2013- 2014**  
(En miles de toneladas)

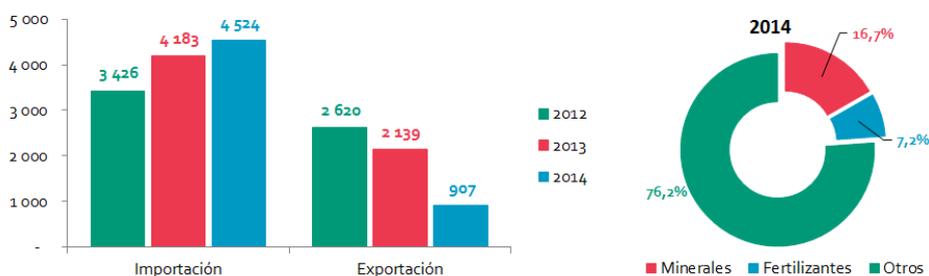


Fuente: APM Terminals Callao  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### IV.3. Carga sólida a granel

29. En el año 2014, el volumen de carga sólida a granel movilizado por el Terminal Norte Multipropósito fue de 5,4 millones de toneladas (entre fertilizantes, minerales y otras cargas). Al analizar el tráfico de este tipo de carga con respecto al año anterior, se observa una reducción de 10,7%.

**Gráfico N° 5**  
**TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2012-2014**  
 (En miles de toneladas)

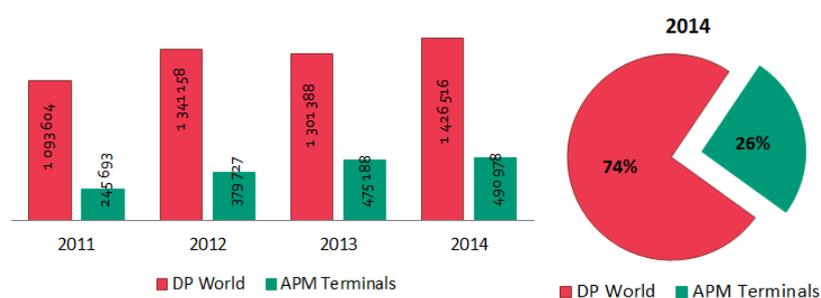


Fuente: APM Terminals Callao  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### IV.4. Carga contenedorizada

30. En cuanto al tráfico de carga contenedorizada registrado en el año 2014, APM Terminals movilizó 490 miles de TEUs, un 3,3% más que el 2013. Asimismo, el mes que movilizó la mayor cantidad de TEUs fue diciembre con el 8,8% del tráfico del año 2014.
31. Al analizar la participación del tráfico de carga contenedorizada en el Puerto del Callao, se observa que en el 2014 se movilizó por el Terminal Norte el 25,6% del total de carga contenedorizada; mientras que en el año 2013 dicho Terminal tuvo una participación de 26,7% del total de carga contenedorizada. De esta manera, en el 2014, APM Terminals ha experimentado una pérdida del mercado del 1,1% con respecto a DP World.

**Gráfico N° 6**  
**TRÁFICO DE CARGA CONTENERIZADA, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN**  
 2011-2014  
 (En miles de TEUs)



Fuente: APM Terminals Callao - DP World Callao  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Desempeño operativo

32. El Contrato de Concesión determina los estándares promedio mínimos de servicio y productividad, los cuales se han estructurado en dos grupos, según el momento de verificación de los mismos: (i) a la fecha de toma de posesión, y (ii) a la culminación de cada etapa de modernización.

### V.1. Niveles de servicio y productividad a la fecha de toma de posesión

33. El anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar, y que son de cumplimiento durante los 30 años de la Concesión.
34. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al tuvieron los siguientes resultados:

Cuadro N° 1 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2014						
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	TRIMESTRE DE EXPLOTACIÓN			
			11 Ene/Mar 2014	12 Abr/Jun 2014	13 Jul/Set 2014	14 Oct/Dic 2014
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	18 minutos	16 minutos	18 minutos	18 minutos
	Operación individual	Máximo 30 minutos	35 minutos	27 minutos	63 minutos	51 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	11 minutos	11 minutos	11 minutos	11 minutos
	Operación individual	Máximo 30 minutos	11 minutos	14 minutos	9 minutos	10 minutos
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 30 minutos	95 minutos	89 minutos	94 minutos	90 minutos
Para operación de contenedores sin grúas	Promedio Trimestral	Mín. 10 cont./hr/grúa	13,29	11,72	11,09	12,43
Para operación de contenedores con grúas	Promedio Trimestral	Mín. 25 movim./hora	Grúa 1: 26,62 Grúa 2: 26,46	Grúa 1: 28,77 Grúa 2: 28,6	Grúa 1: 26,59 Grúa 2: 27,27	Grúa 1: 27,53 Grúa 2: 26,99
	Operación individual	Mín. 18 cont./hr/grúa	1	1	0	1
Para carga rodante	Promedio Trimestral	Mín. 80 ton./hora	144,38	142,72	107,61	126,97
Para carga fraccionada	Promedio Trimestral	Mín. 100 ton./hora	118,57	144,44	148,25	138,78
Para carga sólida a granel	Promedio Trimestral	Mín. 400 ton./hora	350,97	342,89	323,91	329,17
Para carga sólida a granel fertilizante	Promedio Trimestral	Mín. 300 ton./hora	216,38	313,03	205,94	192,90

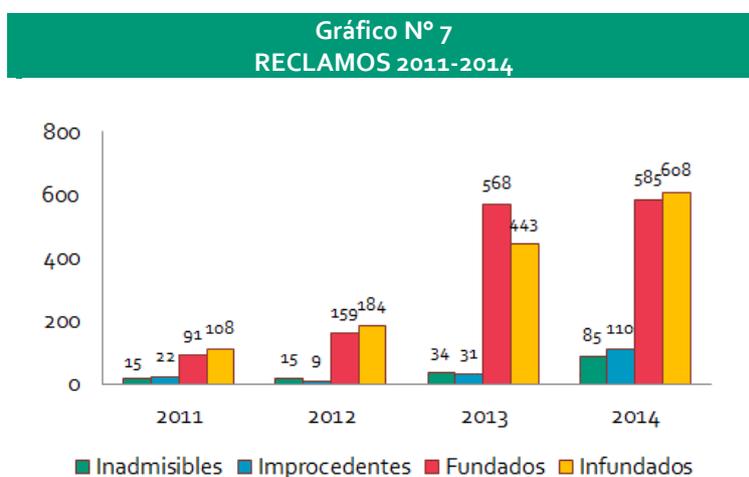
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

35. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo para el inicio de la descarga no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que la nave (ya amarrada) cuente con todas las autorizaciones necesarias; de manera similar, el tiempo para el zarpe de la nave no deberá superar los 20 minutos de tolerancia como promedio, desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no deberá ser mayor a los 30 minutos.
36. Al analizar las evaluaciones, se observa que el indicador "Tiempo de inicio de la descarga" y, el promedio para el "Tiempo para el zarpe de la nave" fue inferior al promedio exigido.
37. Adicionalmente, los indicadores que cumplieron con el promedio exigido fueron: (i) rendimiento para la operación de contenedores sin grúa, (ii) rendimiento para la operación de contenedores con grúa (medido por operación individual y promedio trimestral), (iii) rendimiento para carga rodante, y (iv) rendimiento para carga fraccionada.

38. Caso contrario ocurrió con los indicadores: (i) rendimiento de carga sólida a granel, (ii) rendimiento de carga sólida a granel fertilizante (doceava), y (iii) tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, en los cuales se observa el incumplimiento de la calidad mínima requerida en el anexo N° 3 del Contrato de Concesión.
39. En el año 2014, OSITRAN impuso a APMT penalidades por la suma de S/. 5 652 281 soles, de las cuales S/. 4 436 281 soles fueron por incumplimiento en los niveles de servicio.

## V.2. Reclamos

El número de reclamos realizados por los usuarios en el año 2014 ascendieron a 1 388. Con relación al estado situacional, aquellos declarados infundados, improcedentes e inadmisibles alcanzan el 57,9% del total, mientras que el 42,1% del total fue declarado fundado.



Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

---

## VI. Evolución de tarifas

### VI.1. Tarifas reguladas

40. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios, y APM Terminals está facultado a cobrar una tarifa o precio por ello, según corresponda. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
41. Las Tarifas para los Servicios Estándar y Servicios Especiales con las que inició operaciones el Terminal Norte Multipropósito fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
42. De acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

**RPI:** *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)<sup>11</sup> de los EEUU.

**X:** es la variación anual promedio de la productividad.

43. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
44. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
45. De esta manera, en el año 2014 las tarifas de los servicios estándar y especiales regulados se ajustaron en función a la inflación de los EEUU. El nuevo tarifario entro en vigencia el 1 de julio de 2014.

---

<sup>11</sup> CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (*The Bureau of Labor Statistics*).

**Cuadro N° 2**  
**TARIFARIO DE SERVICIOS ESTÁNDAR**  
(En USD, sin IGV)

VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2013	29/10/2014	VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2013	29/10/2014
<b>SERVICIOS ESTÁNDAR A LA NAVE</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL SÓLIDO</b>		
Uso o alquiler de amarradero	0,72	0,74	Embarque o descarga	3,86	3,94
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA FRACCIONADA</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA RODANTE</b>		
Embarque o descarga-Porción Nave	2,50	2,50	Embarque o descarga-Porción Nave	3,50	3,50
Embarque o descarga-Porción Tierra	5,23	5,39	Embarque o descarga-Porción Tierra	25,88	26,50
<b>SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL LÍQUIDO</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR PARA PASAJEROS</b>		
Embarque o descarga	1,16	1,18		8,25	8,43
<b>SERVICIO ESTÁNDAR PARA CONTENEDORES</b>					
<b>CON GRÚA PÓRTICO DE MUELLE</b>			<b>SIN GRÚA PÓRTICO DE MUELLE</b>		
<b>Embarque o descarga de Contenedores</b>			<b>Embarque o descarga de Contenedores</b>		
Llenos 20 pies-Porción Nave	25,00	15,00	Llenos 20 pies-Porción Nave	2,50	2,50
Llenos 20 pies-Porción Tierra	67,78	79,75	Llenos 20 pies-Porción Tierra	67,09	68,57
Llenos 40 pies-Porción Nave	35,00	15,00	Llenos 40 pies-Porción Nave	1,25	1,25
Llenos 40 pies-Porción Tierra	104,17	127,13	Llenos 40 pies-Porción Tierra	103,13	105,35
Vacíos 20 pies	74,23	75,81	Vacíos 20 pies	55,67	56,85
Vacíos 40 pies	111,34	113,81	Vacíos 40 pies	83,50	85,28
<b>Transbordo de Contenedores dentro del Terminal</b>			<b>Transbordo de Contenedores dentro del Terminal</b>		
Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	74,26	75,81	Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	55,67	56,85
Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	111,34	113,71	Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	83,50	85,28

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. Entre los años 2013 y 2014, destacó la reducción del servicio de embarque o descarga de contenedores llenos (parte nave) de 20 TEU's de USD 25 a USD 15 y de 40 TEU'S de USD 35 a USD 15 (una reducción de 40% y 57% respectivamente) y en contraposición el incremento del servicio de embarque o descarga de contenedores llenos (parte tierra) de 20 TEU's de USD 67,78 a USD 79,75 y de 40 TEU'S de USD 104,17 a USD 127,13 (un incremento de 17,7% y 22% respectivamente) y
47. Cabe resaltar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.
48. Como parte de la propuesta económica realizada por el Concesionario, en la etapa de adjudicación de la buena pro, este ofreció un descuento del 100% por todos los Servicios Especiales descritos en el Anexo 9 de las Bases del proceso de promoción privada del proyecto<sup>12</sup>.
49. Con relación a los Servicios Especiales sujetos a una tarifa, el Anexo N°5 del Contrato de Concesión considera diversos servicios prestados, en función a la nave o a la carga, vinculados con el almacenamiento, operaciones a la nave (re-estibas, cargas/descargas, movilización de escotillas), entre otros. Las tarifas de estos servicios se muestran en el siguiente cuadro:

<sup>12</sup> El descuento aplica a los siguientes servicios especiales: Movilización de escotillas (ISO Hatches), re-estibas en bodega, Re-estibas vía muelle, carga/descarga y entrega de contenedor no ISO/OOG, operaciones movimientos horizontales, manipuleo por registro (sin y con montacargas), energía reefer, inspección y monitoreo reefer y montaje/desmontaje de sistema clip on en reefer gent set.

**Cuadro N° 3**  
**TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES**  
(En USD, sin IGV)

VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2013	01/07/2014	VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2013	01/07/2014
<b>SERVICIOS ESPECIALES - EN FUNCIÓN A LA NAVE</b>					
<b>USO DE ÁREA OPERATIVA</b>			<b>RE-ESTIBA DE CONTENEDORES</b>		
<b>Contenedores vacíos todos los tráficos (excepto transbordo)</b>			Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	0,00	0,00
Días: 3-6 (Tarifa por día)	1,55	1,58	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	0,00	0,00
<b>Contenedores llenos de transbordo</b>			Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)			<b>CONTENEDORES REEFER DE TRANSBORDO</b>		
Días: 3-10 (Tarifa por día)	3,09	3,16	Energía - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
<b>Contenedores vacíos de transbordo</b>			Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)			<b>OTROS SERVICIOS ESPECIALES DE CONTENEDORES</b>		
Días: 3-10 (Tarifa por día)	1,55	1,58	Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
<b>ESCOTILLAS O TAPAS DE BODEGAS</b>					
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	0,00	0,00			
<b>SERVICIOS ESPECIALES PARA CONTENEDORES - EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>					
<b>USO DE ÁREA OPERATIVA</b>			<b>CONTENEDORES REEFER</b>		
<b>Contenedores llenos todos los tráficos (excepto transbordo)</b>			Energía - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)			Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
Días: 3-6 (Tarifa por día)	3,09	3,16	Montaje y desmontaje de sistema clip on en reefer Gensets	0,00	0,00
<b>SERVICIO DE MANIPULEO DE CARGA</b>			<b>MOVIMIENTO HORIZONTAL</b>		
Con uso de grupos o cuadrillas - Contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud del cliente o de las Autoridades	0,00	0,00
Con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00			

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VII. Inversiones

50. En abril del 2012 la APN aprobó el expediente técnico para ejecutar la primera y segunda etapa de inversiones en el Terminal Multipropósito del Callao por un monto de inversión estimado de USD 346,03 millones de dólares.
51. En setiembre del 2012 se iniciaron los trabajos de demolición de antiguos edificios y desmontaje de estructuras metálicas en el Patio Guadalupe (ex instalaciones de ENAFER).
52. A fines de Diciembre 2014, los trabajos se encuentran avanzados, habiéndose ejecutado pilotaje y pavimentos en los muelles 5E, 5D y 11, construcción de la sub estación principal, y las zanjas de ductos de energía para el muelle 5, los edificios administrativos, de amenidades, Taller de mantenimiento y lavado, remediación de pasivos ambientales entre otros. Es importante precisar que se ha efectuado el montaje, protocolo de pruebas y puesta en operación de dos (02) Grúas móviles *Libherr 550*, siete (07) *Reach Stacker*, dos (02) *Empty Handler*, y veinte (20) tractocamiones que son parte del equipamiento portuario correspondiente a la primera y segunda etapa.
53. Asimismo, durante el año 2014, han arribado al puerto del Callao, cuatro (04) Grúas Pórtico STS de muelle y doce (12) Grúas de patio RTG, las mismas que se encuentran en pruebas, para su proceso de recepción, estimándose su operación para mediados del año 2015.
54. La inversión reconocida por OSITRAN para el año 2014 ascendió a USD 108 millones de dólares y la inversión acumulada desde el inicio de la concesión fue de USD 154,2 millones.

## VIII. Resultados financieros

### Estado de resultados integrales

55. En el año 2014, APM Terminals Callao obtuvo ingresos por un monto de USD 104,3 millones, de los cuales, el 33,7% corresponde a ingresos por la prestación del servicio estándar a la carga contenedorizada y el 9,7% a ingresos del servicio estándar en función a la carga sólida a granel. Asimismo, los ingresos obtenidos por uso de amarradero equivalen al 11,2% de los ingresos de 2014.
56. Los costos de servicio representaron el 46,6% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado tanto por la carga de personal (55,2% de los costos) como por las cargas directas de gestión (12,2% de los costos). De esta manera, se registró una utilidad bruta de USD 55,7 millones.
57. Asimismo, se observa que el 27,6% de los ingresos netos del periodo se destinaron a cubrir los gastos de administración, este porcentaje fue explicado por el mayor gasto en carga de personal (36% de los gastos) así como de los servicios prestados por terceros<sup>13</sup> (34,3%). Así, la utilidad operativa alcanzó los USD 26,7 millones.

Cuadro N° 4 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES (En miles de USD)		
CONCEPTO	2014	2013
Ingresos de actividades ordinarias	104 282	107 447
Costo del servicio	(48 606)	(50 141)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>55 676</b>	<b>57 306</b>
Gastos de administración	(28 758)	(25 541)
Gastos de ventas	(1 514)	(1 344)
Otros ingresos	1 347	1 777
<b>Utilidad de operación</b>	<b>26 751</b>	<b>32 198</b>
Ingresos financieros	94	229
Gastos financieros	(295)	(320)
Diferencia de cambio, neta	(2 427)	90
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>24 123</b>	<b>32 197</b>
Impuesto a la renta	(7 247)	(9 666)
<b>Utilidad neta</b>	<b>16 876</b>	<b>22 531</b>

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de situación financiera

58. Con respecto a las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que los activos de APM Terminals superaron los USD 424,8 millones. Dicho monto fue impulsado, principalmente, por las cuentas de efectivo e intangible, las cuales representan el 8,8% y 79,1% del total de activos del año 2014.
59. Durante el año 2014, el activo corriente registró un incremento de 64% respecto al año anterior, alcanzando los USD 80,1 millones, a consecuencia del aumento de la cuenta efectivo (en 145%). Cabe resaltar que esta cuenta está conformada por depósitos en cuentas corrientes (USD 36,4 millones) y fondos sujetos a restricción (USD 0,73 millones)<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Estos se han incrementado por consumo de energía eléctrica y los gastos por seguridad y vigilancia.

<sup>14</sup> Comprende la fianza otorgada a favor de la SUNAT para asegurar el cumplimiento de las funciones como almacén aduanero.

60. Al analizar el activo no corriente, se observó que los activos intangibles aumentaron en 64% durante el año 2014. Esta cuenta comprende bienes de la concesión (USD 36 millones) y las obras en curso<sup>15</sup> (USD 249 millones).
61. Con relación a la composición del activo, se observó que el activo corriente pasó de representar el 18,5% de los activos totales en el año 2013 a 18,9% de los activos totales en el año 2014, producto del incremento de los depósitos en cuentas corrientes, como ya se mencionó anteriormente. Por otro lado, el activo no corriente pasó de representar el 81,5% del total de activos en el año 2013 a 81,1% de los activos totales en el año 2014.

**Cuadro N° 5**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**  
(En miles de USD)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2012	2011
<b>ACTIVO</b>			<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>71 072</b>	<b>36 634</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	37 202	15 170	Obligaciones financieras	13983	3443
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8 656	14 702	Instrumentos financieros derivados	221	
Cuentas por cobrar a entidades vinculadas	890	294	Cuentas por pagar comerciales	45 327	17 913
Otras cuentas por cobrar	28 896	13 701	Retribuciones por pagar	4 529	6 962
Existencias, neto	3 338	2 961	Cuentas por pagar a entidades vinculadas	2 336	2 328
Instrumentos financieros derivados	-	24	Otras cuentas por pagar	4 676	5 988
Gastos contratados por anticipado	1 125	1 960			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>80 107</b>	<b>48 812</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>188 959</b>	<b>107 000</b>
			Obligaciones financieras	187 150	107 000
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			Instrumentos financieros derivados	1 809	-
Instrumentos financieros derivados	-	220	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>260 031</b>	<b>143 634</b>
Activo por impuesto a la ganancia diferido	2 540	890	<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	6 215	8 951	Capital	149 353	96 822
Intangible, neto	335 977	204 285	Resultados acumulados	16 876	22 531
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>344 732</b>	<b>214 346</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>-1 421</b>	<b>171</b>
				<b>164 808</b>	<b>119 524</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>424 839</b>	<b>263 158</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>424 839</b>	<b>263 158</b>

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Por el lado del pasivo corriente, este tuvo un incremento del 94%, a consecuencia del incremento de las obligaciones financieras y las cuentas por pagar comerciales. Este incremento está relacionado con las inversiones que viene realizando la empresa en el periodo.
63. Al 31 de diciembre de 2014, los resultados acumulados alcanzaron los USD 16,8 millones. El Capital de la de la empresa se incrementó de USD 96 millones a USD 149 millones (un incremento de 54%) producto del aporte de capital por parte de los socios y de los resultados acumulados del año 2013. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 39% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representó el 35% del total de activos del 2014 y está conformado por 413 millones de acciones<sup>16</sup> comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

### Ratios financieros

64. Al analizar los ratios financieros, se observó que la empresa ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, como resultado del aumento de los gastos administrativos, gastos de ventas, el pago de gastos

<sup>15</sup> Incluye los trabajos de dragado, demolición y servicios de ingeniería, correspondiente a la construcción de las obras de las etapas 1 y 2 según Contrato de Concesión.

<sup>16</sup> Con fecha 22 de mayo de 2014, la Junta de General de Accionistas acordó la capitalización de utilidades del ejercicio 2013 por USD 22,5 millones. Además en mayo y junio de 2014 se realizaron aportes de capital equivalente a USD 30 millones.

financieros y el incremento del impuesto a la renta. Asimismo, al observar el ROE<sup>17</sup> y el ROA<sup>18</sup> puede concluirse que el Concesionario está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.

65. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que APM Terminals Callao es una empresa que a la fecha viene financiando sus operaciones con deuda<sup>19</sup> dado que el 47,3% del total de activos está financiado con deuda financiera y el 12,3% con deuda comercial.
66. Adicionalmente, en el 2014 se completó el aporte de capital comprometido, pasando de USD 96 millones en el 2013 a USD 149 millones en el 2014. De este incremento de capital, USD 30 millones fueron por aporte de los accionistas y el resto por la capitalización de utilidades del año 2013.
67. Con respecto a los ratios de liquidez, se observó que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo.

Cuadro N° 6					
RATIOS FINANCIEROS 2013-2014					
RATIO	2014	2013	RATIO	2014	2013
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			<b>Apalancamiento /endeudamiento</b>		
Margen operativo	0,26	0,30	Apalancamiento /endeudamiento	1,15	0,90
Margen neto	0,16	0,21	Grado de endeudamiento	0,00	0,00
ROE	0,10	0,19	Grado de patrimonio	0,39	0,45
ROA	0,04	0,09			
<b>Ratios de Liquidez</b>			<b>Ratios de Gestión</b>		
Liquidez clásica	0,42	0,46	Rotación de activos	0,25	0,41
Prueba ácida	0,40	0,41	Rotación del patrimonio	0,63	0,90
Liquidez absoluta	0,20	0,14			

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>17</sup> Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>18</sup> Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales

<sup>19</sup> El 30 de abril de 2013, la Compañía ha pactado con el *International Finance Corporation*. un préstamo total de miles de USD 217,000. que ha sido estructurado en dos partes: Préstamo A en USD de 46.7 millones y Préstamo B en USD 170,2, de los cuales la compañía ha recibido la suma de USD 197 millones en cuatro desembolsos el 20 de setiembre de 2013 por USD 75 millones, el 20 de diciembre de 2013 por USD 32 millones, el 21 de mayo de 2014 por USD 60 millones y el 9 de octubre de 2014 por USD 30 millones.

## IX. Pagos al estado

68. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Norte Multipropósito. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
69. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APM Terminals está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
70. Además, el Contrato de Asociación en Participación contempla que APM Terminals transferirá a ENAPU el 17,01% de las utilidades antes del pago de impuesto a la renta al 31 de diciembre de cada año<sup>20</sup>.
71. De acuerdo a los estados financieros de la empresa, el pago realizado en el año 2014 superó los USD 4,5 millones por los tres conceptos.

Cuadro N° 7 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de USD)		
CONCEPTO	2014	2013
ENAPU	4 103	6 599
Autoridad Portuaria Nacional - APN	320	272
OSITRAN	106	91
<b>TOTAL</b>	<b>4 529</b>	<b>6 962</b>

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>20</sup> Según los Estados Financieros Auditados.

---

## ANEXO

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: APM Terminals Callao S.A.**  
**Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao**  
**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Norte Multipropósito en el terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7 (p. 29)
2	Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 39)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Primer factor de competencia</b> Menor índice tarifario para carga contenedorizada, que incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa hasta por 4 días de almacenamiento adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar.</li> <li>• <b>Segundo factor de competencia</b> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizada.</li> <li>• <b>Tercer factor de competencia</b> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados.</li> <li>• <b>Cuarto factor de competencia</b> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.</li> </ul>	Bases del Concurso
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.1 (p. 28)
6	Tipo de Contrato	DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación).	Cláusula 2.1 (p. 28)
7	Capital mínimo	20% de la inversión referencial de las Obras Iniciales (USD 61,4 millones).	Cláusula 3.3, inciso a) (p.35)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del Concedente	<p>La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: 10% de la Inversión Referencial de las obras iniciales.</li> <li>Antes del inicio de ejecución de cada etapa, deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada etapa y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción de cada una de la etapas, hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las obras de cada etapa.</li> </ul>	Cláusula 10.2 (p.79)
9	Garantías a favor del Concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Concedente garantiza el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios.</li> <li>La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> </ul>	Cláusula 10.1 (p.79)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Derecho de Concesión</li> <li>Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación.</li> <li>Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria.</li> </ul>	Cláusula 10.3 (p.80)
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inversión Etapa I: USD 264,5 millones</li> <li>Inversión Etapa II: USD 66,2 millones</li> <li>Inversión Etapa III: USD 140,5 millones</li> <li>Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones</li> <li>Inversión Etapa V: USD 156,8 millones</li> <li>Inversión Etapa VI: USD 299,8 millones</li> <li><b>Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV)</b></li> </ul>	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo N. 16
12	Obras a ejecutar	<b>Obras iniciales:</b>	Cláusula 6.4 (p. 53)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correspondientes a las <b>Etapas 1 y 2</b>, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión.</li> </ul> <p><b>Obras en función a la demanda:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Etapa 3:</b> cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales.</li> <li>• <b>Etapa 4:</b> cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales.</li> <li>• <b>Etapa 5:</b> cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales.</li> <li>• <b>Etapa 6:</b> cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato.</li> </ul>	Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deberá acreditarse el Cierre Financiero como máximo en un plazo de 30 días calendario antes del inicio de la construcción de la Etapa 1.</li> </ul>	Cláusula 6.35 (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho (para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00 y mayores a USD 10 000 000,00).</li> </ul>	Cláusula 16.11 (p. 117) Cláusula 16.12 (p. 118)
15	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0.8 y 400 UITs).</li> <li>• Régimen de bienes (entre 0.8 y 80 UITs)</li> <li>• Obras de infraestructura portuaria (entre 0.8 y 80 UITs).</li> <li>• Conservación de la Concesión (entre 0.8 y 4 UITs)</li> <li>• Explotación de la Concesión.</li> <li>• Fideicomiso (0.8 UITs y 0.5% del monto a transferir).</li> <li>• Garantías (3.2 y 8 UITs).</li> <li>• Régimen de Seguros (0.5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0.8 y 80 UITs).</li> <li>• Consideraciones Generales Socio Ambientales (0.8 UITs).</li> </ul>	Cláusula XIX (p.124) Anexo N. 17 (p.201)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competencias Administrativas (8 UITs).</li> </ul>	
16	Causales de caducidad	<p>El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Término por Vencimiento del Plazo</li> <li>• Término por Mutuo Acuerdo</li> <li>• Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria.</li> <li>• Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>• Término por decisión unilateral (del Concedente).</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>• Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul>	Cláusula 15.1 (p.106)
17	Equilibrio económico	<p>Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria.</p> <p>El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar.</p> <p>El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:</p> <p>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El re-cálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula.</p> <p>Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la retribución en los montos resultantes.</p>	Cláusula 8.28 (p.75)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguro sobre los bienes del Concedente.</li> <li>• Seguros personales para trabajadores.</li> <li>• Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> </ul>	Cláusula 11.3 (p. 87)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>• Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	<p>Cláusula 11.4 (p. 88)</p> <p>Cláusula 11.5 (p.88)</p> <p>Cláusula 11.6 (p.89)</p> <p>Cláusula 11.7 (p.89)</p>
19	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los bienes de la Sociedad Concesionaria. (El inicio de la explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en periodo pre-operativo)</li> <li>• La explotación solo podrá iniciarse si la Sociedad Concesionaria ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato de Concesión, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las leyes y disposiciones aplicables.</li> <li>• La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las mismas, según lo previsto en el Expediente técnico. En el caso de la ejecución de las obras por etapas, la fecha de inicio de su explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras comprendidas en cada etapa.</li> </ul>	<p>Cláusula 8.16 (p.68)</p> <p>Cláusula 8.17 (p.68)</p> <p>Cláusula 8.18 (p.68)</p>
20	Estándares de servicio	La Sociedad Concesionaria se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2008 en un plazo que no excederá de tres (04) años, computados desde la fecha de explotación de la etapa I.	<p>Cláusula 8.15 (p.68)</p> <p>Anexo N° 3 (p. 152)</p>
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa.</li> <li>• Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el</li> </ul>	Cláusula 8.25 (p.74)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Regulador para dicho quinquenio. (X será cero para los 5 primeros años, contados desde el inicio de la explotación).	
22	Retribución del Estado	El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la Sociedad Concesionaria, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.26 (p.75)
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por la Sociedad Concesionaria, de los servicios estándar, son las siguientes:</p> <p><b>Servicio a la Nave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro de eslora – hora USD 0,70</li> </ul> <p><b>Servicio de Embarque o Descarga:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00</li> <li>➤ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00</li> <li>➤ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>➤ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> </ul> </li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50</li> <li>➤ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25</li> <li>➤ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li> <li>➤ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li> </ul> </li> <li>- Carga fraccionada (TM) USD 7,50</li> <li>- Carga Rodante (TM) USD 28,50</li> <li>- Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75</li> <li>- Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125</li> </ul>	Anexo N° 5 (p. 157)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: APM Terminals Callao S.A.**  
**Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao**  
**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pasajeros<sup>21</sup> <span style="float: right;">USD 8,00</span></li>   <li><b>Servicio de Transbordo</b></li> <li>- Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contenedores de 20 pies lleno <span style="float: right;">USD 72,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 40 pies lleno <span style="float: right;">USD 108,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 20 pies vacío <span style="float: right;">USD 72,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 40 pies vacío <span style="float: right;">USD 108,00</span></li> </ul> </li>   <li>- Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contenedores de 20 pies lleno <span style="float: right;">USD 54,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 40 pies lleno <span style="float: right;">USD 81,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 20 pies vacío <span style="float: right;">USD 54,00</span></li> <li>➤ Contenedores de 40 pies vacío <span style="float: right;">USD 81,00</span></li> </ul> </li>   <li><b><i>Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)</i></b></li> </ul>	

<sup>21</sup> Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### CONSEJO DIRECTIVO

---

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

### GERENCIA DE REGULACIÓN

---

Manuel Carrillo Barnuevo

**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada Oré

**Jefe de Estudios**

**Económicos**

José Aguilar Reátegui

**Jefe de Regulación**

### ELABORACIÓN

---

Oscar Ubillús Ramírez

**Analista de Estudios**

**Económicos**