



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito 2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	6
I.1. Composición del Concesionario.....	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de Influencia.....	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	8
I.5. Hechos Importantes	8
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO	9
II.1. Servicios Estándar	9
II.2. Servicios Especiales	9
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
III.1. Principales Clientes.....	11
III.2. Tráfico de servicios	11
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	19
IV.1. Servicios Regulados.....	19
IV.2. Cargos de Acceso	21
IV.3. Servicios no regulados.....	22
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	24
V.1. Inversiones	24
V.2. Pagos al Estados.....	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	26
VI.1. Niveles de servicio y Productividad.....	26
VI.2. Accidentes.....	27
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades.....	27
VII. ANALISIS FINANCIERO	29
VII.1. Estados Financieros.....	29
VII.2. Indicadores Financieros	30
VIII. CONCLUSIONES	33
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	39



CUADROS

CUADRO N° 1: TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2015	20
CUADRO N° 2: TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES	21
CUADRO N° 3: CARGOS DE ACCESO EN LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2015.....	22
CUADRO N° 4: TARIFARIO DEL SERVICIO ESPECIAL NO REGULADO, 2014 - 15	23
CUADRO N° 5: PAGOS AL ESTADO	25
CUADRO N° 6: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2015	26
CUADRO N° 7: ESTADO DE RESULTADOS	29
CUADRO N° 8: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	30

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES	11
GRÁFICO N° 2: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS	12
GRÁFICO N° 3: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS	12
GRÁFICO N° 4: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS	13
GRÁFICO N° 5: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS	14
GRÁFICO N° 6: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	14
GRÁFICO N° 7: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	15
GRÁFICO N° 8: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA FRACCIONADA	15
GRÁFICO N° 9: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA SÓLIDA A GRANEL.....	16
GRÁFICO N° 10: PRODUCTOS DE CARGA SÓLIDA A GRANEL	16
GRÁFICO N° 11: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL.....	17
GRÁFICO N° 12: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA RODANTE	18
GRÁFICO N° 13: SERVICIO ESTÁNDAR DE PASAJEROS	18
GRÁFICO N° 14: INVERSIONES RECONOCIDAS Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO	24
GRÁFICO N° 15: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2015.....	27
GRÁFICO N° 16: NUMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2015.....	28
GRÁFICO N° 17: RATIOS DE RENTABILIDAD	31
GRÁFICO N° 18: RATIOS DE LIQUIDEZ.....	31
GRÁFICO N° 19: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO	32

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO	6
---	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao para el año 2015. El informe presenta la evolución de la empresa en los que respecta al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño financiero, entre otros y mostrar las variaciones respecto al año anterior.

El 11 de mayo de 2011, se suscribió el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM Terminals o Concesionario), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

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 en contenedores 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, en la cual no está incluida la sexta etapa que es opcional.

En el 2015, la cantidad demandada del Servicio Estándar a la nave fue de 2 144 naves, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos fue de 386,2 mil TEU, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos fue de 159,8 mil TEU y del Servicio de Transbordo de contenedores (vacíos o llenos) fue de 42,5 mil TEU. Del mismo modo, ese mismo año, se movilizó 1 986,8 mil toneladas de carga fraccionada, 4 451,5 mil toneladas de carga sólida a granel, 2 609,6 mil toneladas de carga sólida a granel y 321,0 mil toneladas de carga rodante. Finalmente, en el 2015 se movilizaron 28,0 mil personas.

En el 2015 se presentó una pequeña variación en la tarifa de algunos Servicios Estándar, tales como, Embarque/descarga de contenedores llenos de 20 pies-porción tierra, llenos de 40 pies-porción tierra, vacíos de 20 y 40 pies, entre otros. En cuanto a los Servicios Especiales con Tarifa se estableció un nuevo servicio, denominado Provisión de equipo para incremento de productividad en embarque/descarga con distintos niveles de rendimiento. En cuanto a los cargo de acceso, se renovaron todos los contratos de acceso con los proveedores de los servicios de remolcaje y practicaje que prestaban dichos servicios el 2014.

Ese mismo año la inversión reconocida fue de USD 125,6 millones, lo cual representó un nivel de cumplimiento de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión de 31,7%. Los pagos al Estado ascendieron a USD 9,4 millones.

Los resultados de los niveles de servicio y productividad muestran que los indicadores que alcanzaron los niveles establecido contractualmente fueron: (i) Rendimiento para operación de contenedores sin grúa pórtico, (ii) Rendimiento para carga rodante y, (iii) Rendimiento para carga fraccionada.

El 2015 el número de reclamos presentados alcanzó la cifra de 1 252; sin embargo, se resolvieron 1258 ese mismo año, producto de reclamos no resueltos en el periodo anterior. En su mayoría los reclamos son por concepto de pérdida o daño de la carga; asimismo, de los reclamos resueltos el 45,6% fueron declarados fundados. De otro lado, ese mismo año se impuso al Concesionario tres multas que alcanzaron la suma de 56,58 UIT. En esa línea, se le detectaron tres infracciones que alcanzó la penalidad de 210,23 UIT.



El Concesionario obtuvo ingresos por USD 117,6 millones y una utilidad neta de USD 19,6 millones. Por otro lado, el Activo tuvo un incremento de 17,2%, logrando un valor de USD 497,8 millones, como consecuencia del incremento de los Activos No Corrientes (26,8%). Por su parte, el Pasivo Total se incrementó en 20,2%, principalmente por un incremento en su deuda de largo plazo (obligaciones financieras). Asimismo, el Patrimonio se incrementó por un aumento de capital, producto de una capitalización de utilidades por un importe ascendente a USD 16,9 millones.

Finalmente, los ratios de financieros muestran resultados diversos, por un lado los ratios de rentabilidad indican un aumento de rentabilidad para los accionistas, mientras que por otro lado, los ratios de liquidez muestran una disminución en la cobertura de la deuda de corto plazo; y los ratios de endeudamiento indican un mayor financiamiento de terceros respecto al financiamiento de los accionistas.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. APM Terminals está compuesta por las empresas APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%). Las dos primeras pertenecientes al grupo económico A.P. Moller; sin embargo, a partir de marzo de 2014 Terminal Investment Limited que pertenece al grupo económico Mediterranean Shipping Company (en adelante, MSC) adquiere de A.P. Moller toda la participación de Callao Port Holding B.V.
2. En tal sentido, al final del 2015, la composición accionarial de APM Terminals Callao S.A. es la siguiente: APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%), con la diferencia que Callao Port Holding B.V. pertenece a MSC.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. 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 APM Terminals, con una vigencia de 30 años.

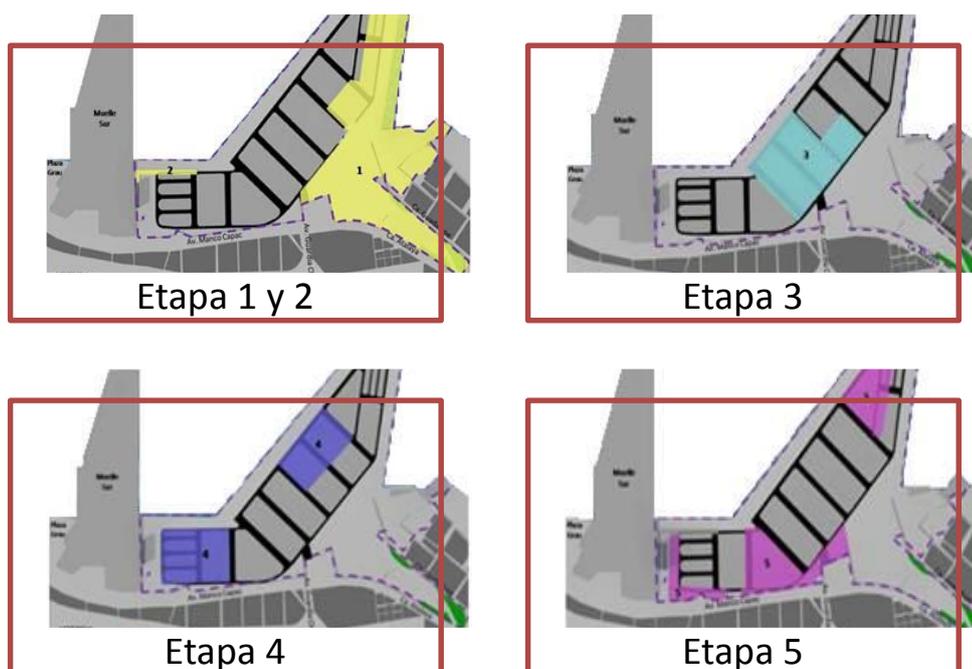


ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO

4. 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.
5. 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.
 6. 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) del OSITRAN.
 7. 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.
 8. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio¹ o tarifa² por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
 9. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOPI³ 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 servicio especial.
 10. 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.
 11. Asimismo, el contrato de asociación en participación⁴ suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), señala que el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta⁵ obtenidas producto de la explotación del terminal.
 12. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁶.

¹ El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

² El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

³ Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual

⁴ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

⁵ Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

⁶ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



I.3. Área de Influencia

13. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal Norte Multipropósito el área de influencia está conformado por Lima y las regiones de Lima, Ica, Ancash y zona centro del país.

I.4. Principales activos de la Concesión

14. La infraestructura portuaria está compuesta por los muelles 1, 2, 3, 4, 5, 7, y 11, de los cuales el muelle 7 y 11 son exclusivos para hidrocarburos y gráneles, respectivamente. Asimismo, el muelle 5 tiene como principal actividad la descarga/embarque de contenedores. Una eslora máxima autorizada de 390 m, una profundidad de canal de acceso de 16 m.
15. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post-Panamax, dos (2) grúas pórtico ST Post-Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas y dos (2) grúas de patio RTG⁷.

I.5. Hechos Importantes

16. El 30 de julio de 2015, mediante la Resolución N° 048-2015-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Norte Multipropósito de los siguientes servicios prestados por el Concesionario: Servicio Estándar a la Nave, Servicio Estándar a la carga (con grúa y sin grúa pórtico de muelle), Servicio Estándar de Transbordo (con grúa y sin grúa pórtico de muelle) y Servicios Especiales con Tarifa. Las nuevas tarifas entrarán en vigencia en julio de 2016.

⁷ APM Terminals

Visto el 10 de mayo de 2016: <https://www.apmterminalscaillao.com.pe/default.aspx?id=22&articulo=13>



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO

17. 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 REMA del 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.

II.1. Servicios Estándar

18. 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 libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
19. 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

20. 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

21. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.
22. 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.
23. 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.

II.2. Servicios Especiales

24. 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.



-
25. 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*.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. 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.
27. 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.



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

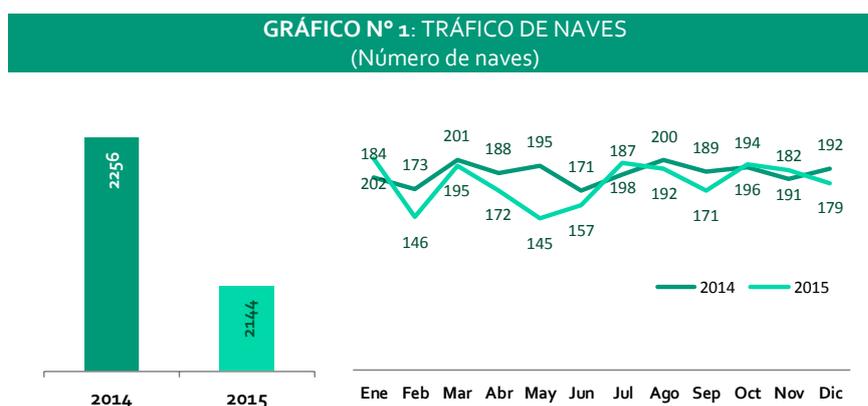
III.1. Principales clientes

28. En el año 2015 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras, de las cuales podemos destacar Mediterranean Shipping Company con un 13,7% del total de tráfico de carga, Maersk Line con 8,0%, Westeeern Bulk Pte. Ltd. con 5% y Naviera Transoceanica S.A. con 5,0%⁸. Similarmente, en el 2014 la principal línea naviera fue Mediterranean Shipping Company con un 10,8%, mientras que la segunda línea naviera más importante fue Maersk Line con un 5,9%.

III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio Estándar a la nave

29. En el 2015, APM Terminals atendió 2 144 naves, cantidad inferior en 112 naves a las atendidas el año anterior, lo que representó una caída de 5,0%. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de enero con un total de 202 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue mayo (145 naves atendidas).



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

30. El año 2015, el Concesionario movilizó 386,8 miles de TEU correspondiente al Servicio Estándar de contenedores llenos, lo cual representó un aumento de 21,0% con respecto al año anterior. Los movimientos de contenedores implican tanto las actividades de carga para exportación, como descarga para importación.

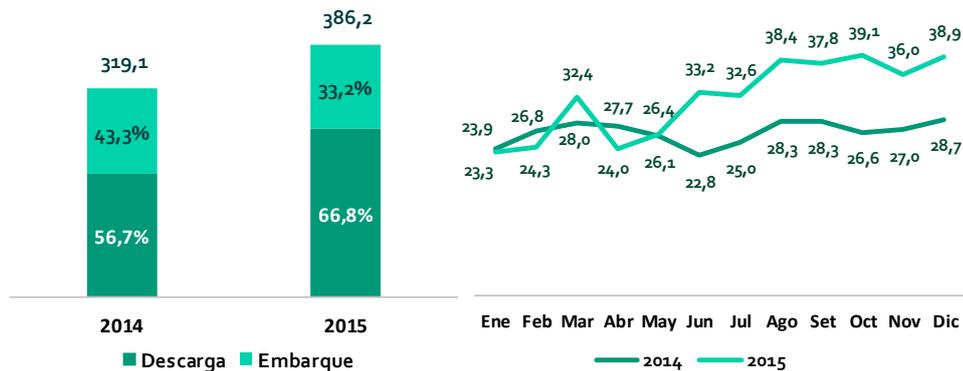
31. Cabe señalar, que durante dicho año, se pudo apreciar un aumento en el servicio de descarga de contenedores de 36,1%, mientras que el embarque de contenedores registró una ligera caída (-0,7%). (Ver Gráfico N° 2)

32. Asimismo, los contenedores movilizadas bajo la operación de descarga siguió representando el mayor porcentaje de los contenedores llenos movilizadas. En efecto, para dicho año el 66,8% de los referidos contenedores corresponden a la operación de descarga de contenedores, frente al 33,2% de contenedores embarcados.

⁸ Estas participaciones están medidas en toneladas



GRÁFICO N° 2: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS
(En miles de TEU)

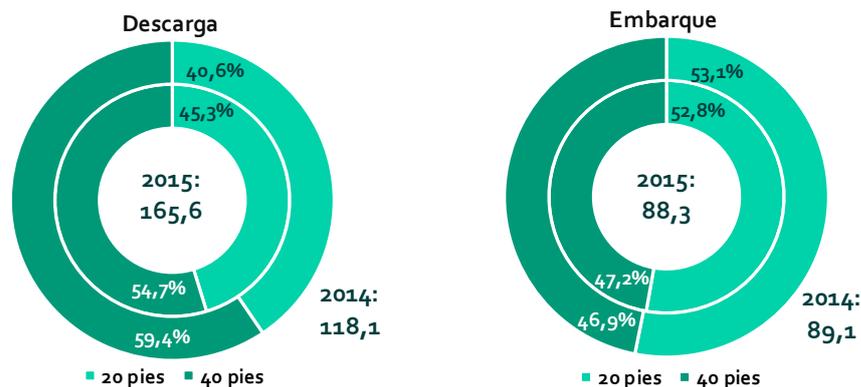


Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

33. Respecto al tipo de contenedores, en general, para el año 2015 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos movilizados. Efectivamente, en dicho año se movilizaron 132,3 mil contenedores de este tipo (40 pies), los que representaron el 52,1%⁹ del total de contenedores llenos movilizados. Cabe señalar que durante el año 2014 se registró un comportamiento similar, teniendo en esa oportunidad una participación de 54,0%.

GRÁFICO N° 3: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS
(Miles de contenedores)



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

34. Sin perjuicio de lo anterior, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies. Así, para el año 2015, el 54,7% de contenedores movilizados correspondió a este tipo de contenedores, característica presentada de manera similar en el año 2014. Caso contrario ocurre con la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación lo presentaron los contenedores de 20 pies, con un 53,1% y 52,8% para los años 2014 y 2015, respectivamente (Ver Gráfico N° 3). Finalmente, el servicio de descarga ha presentado un aumento en el número de contenedores movilizados de 40,2% respecto periodo anterior.

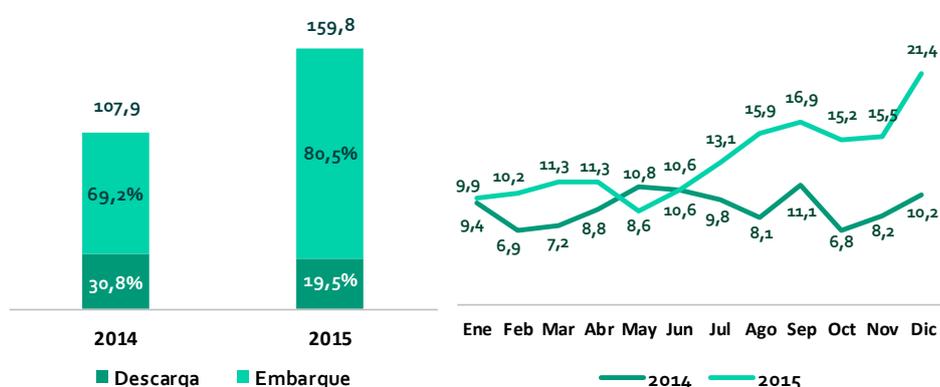
⁹ Esta participación esta medida en número de contenedores.



c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

35. En cuanto al Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos, se observa que la cantidad demandada se incrementó en 48,1% respecto al 2014. Ello como consecuencia de un importante incremento de la operación de embarque de contenedores vacíos (72,2%). Ello a pesar de que la operación de descarga de contenedores vacíos presentó una disminución (-6,3%).
36. Otra de las características que se presentó en este servicio es que, la operación de embarque, siguió representando el mayor porcentaje de los contenedores vacíos movilizados. En efecto, para el año 2015 el 80,5% de los contenedores movilizados bajo el referido servicio corresponden a la operación de embarque (Ver Gráfico N° 4).

GRÁFICO N° 4: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS
(Miles de TEU)



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

37. Respecto al número de contenedores, que se demandaron bajo el servicio en análisis, se registró un aumento de 44,2% respecto al año anterior. Ello derivado del incremento presentado en la operación de embarque que pasó de movilizar 46,9 mil contenedores en el 2014 a 78,9 mil contenedores en el 2015 (representó un incremento de 68,2%).
38. Considerando el tipo de contenedor, el año 2015 el Servicio Estándar Embarque/descarga de contenedores vacíos se caracteriza por haber movilizado en su mayoría contenedores de 40 pies. En efecto, en dicho año se movilizaron 96,9 mil contenedores de 40 pies, los cuales representaron el 64,9%. Es importante señalar que similar comportamiento se registró en el año anterior (60,6%).
39. Finalmente, si se analiza el referido servicio por operación (embarque o descarga), se puede señalar que en ambos casos el mayor porcentaje lo representaron los contenedores de 40 pies; en efecto, para el año 2015 la participación fue de 73,6% y 63,0% para descarga y embarque, respectivamente (Ver Gráfico N° 5).



GRÁFICO N° 5: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS
(Miles de contenedores)

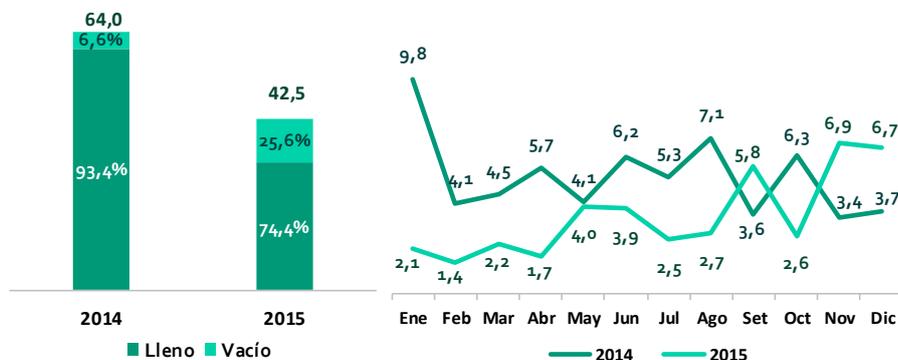


Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicio Estándar de Transbordo de contenedores

40. Los contenedores movilizados a través del Servicio Estándar de transbordo de contenedores (vacíos y llenos) presentaron una disminución de 33,6% con respecto al año anterior, pasando de 64,0 mil TEU a 42,5 mil TEU. Ello como resultado de una disminución en la movilización de contenedores llenos de 47,1% y un incremento de 156,6% en la movilización de contenedores vacíos. La disminución en la cantidad demandada de este servicio es posible toda vez que la participación relativa de los contenedores llenos es más significativa que de los contenedores vacíos. Efectivamente, tal como se muestra en el Gráfico 6, la participación de contenedores llenos en este servicio alcanzó en el 2015 el 74,4%.

GRÁFICO N° 6: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES
(Miles de TEU)



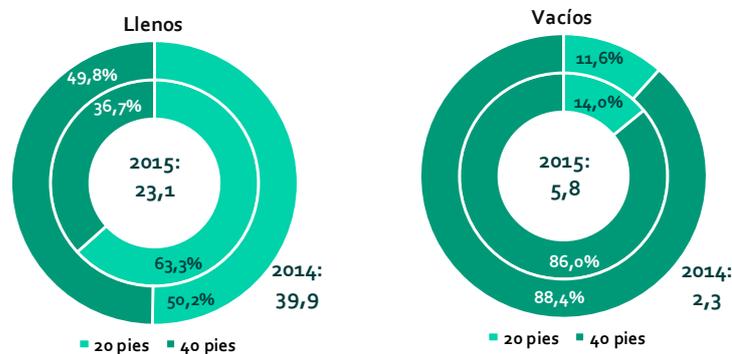
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

41. De otro lado, si medimos la cantidad demandada por el número de contenedores, el Servicio Estándar de Transbordo también presentó una disminución respecto al año anterior. En efecto, el 2015 se movilizaron 28,9 mil contenedores y el 2014 se movilizaron 42,1 mil contenedores (-31,3%). Dicha disminución como consecuencia de la caída en la movilización de contenedores llenos que se transbordan (-42,1%) a pesar del incremento de la movilización de contenedores vacíos de transbordo (+159,9%).
42. De otro lado, los contenedores llenos que se transbordan se caracterizan por presentar una importante participación de contenedores de 20 pies (63,3% en el 2015), caso contrario ocurre con los contenedores vacíos de transbordo que presentaron una importante participación de



contenedores de 40 pies, registrando en los dos últimos años niveles de 88,4% en el 2014 y 86,0% en el 2015.

GRÁFICO N° 7: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES
(Miles de Contenedores)



Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

e) Servicio Estándar de carga fraccionada

43. La demanda por el Servicio Estándar de carga fraccionada se caracteriza por presentar un alto porcentaje en la operación de descarga; en el 2015, a pesar de la ligera disminución en términos relativos de participación respecto al 2014 (cayó de 99,3% a 98,9%) éste sigue siendo importante dentro de este Servicio Estándar. Sin embargo, en términos de cantidad movilizada, tanto la descarga como el embarque presentaron incrementos respecto al 2014, lo que generó un incremento de 167,0 miles de toneladas, lo cual representó un aumento de 9,2%.
44. Este incremento de carga fraccionada movilizada fue producto, principalmente, de un aumento en la operación de descarga de este tipo de carga.

GRÁFICO 8: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA FRACCIONADA
(Miles de toneladas)



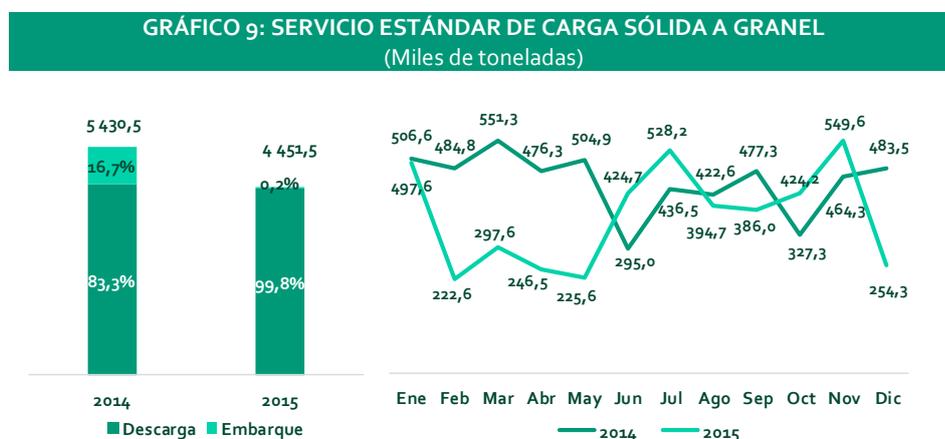
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

45. En términos mensuales, la carga fraccionada movilizada en el 2015 se presenta menos estable que el año anterior, presenta una mayor desviación estándar. Asimismo, el promedio mensual de carga movilizada es mayor en el 2015 (165,6 toneladas) que en el 2014 (150,8 toneladas).
46. Finalmente, la carga fraccionada que ha sido movilizada a través del servicio de transbordo ascendió a 1 537,5 toneladas, mientras que en el 2014 fue de 2 378,9 toneladas en el 2015, lo que representó un incremento de 54,7%.



f) Servicio Estándar de carga sólida a granel

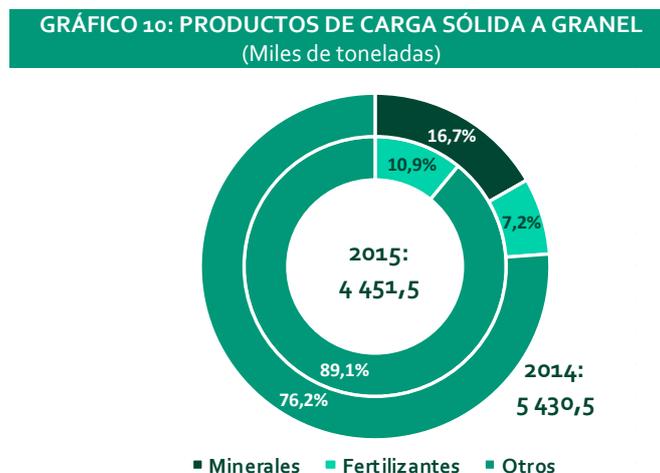
47. La demanda por el Servicio Estándar de carga sólida a granel se caracterizó por la mayor importancia relativa de la operación de descarga. En efecto, el 2014 la participación de la descarga en el total de dicho servicio alcanzó el 83,3% la cual se incrementó en el 2015 alcanzando el 99,8%. Lo que estaría indicando que este terminal es utilizado básicamente para los procesos de importación de carga sólida a granel.
48. Sin perjuicio de lo anterior, la carga movilizada presenta una disminución de 18,0% respecto al año anterior, como consecuencia principalmente de una disminución en la operación de embarque. Cabe mencionar que dicha caída se puede explicar por el hecho que, a partir de junio de 2014 el Concesionario está prohibido de exportar concentrados de minerales, ello conforme a lo establecido en la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

49. En términos mensuales, el noviembre fue el mes con mayor carga movilizada en el 2015 (549,6 miles de toneladas), en contraste, febrero fue el mes con menor carga movilizada (222,6 miles de toneladas). Si se compra con el 2014, se puede señalar que el 2015 presenta una mayor volatilidad mensual respecto al 2014.



Fuente: APM Terminals.

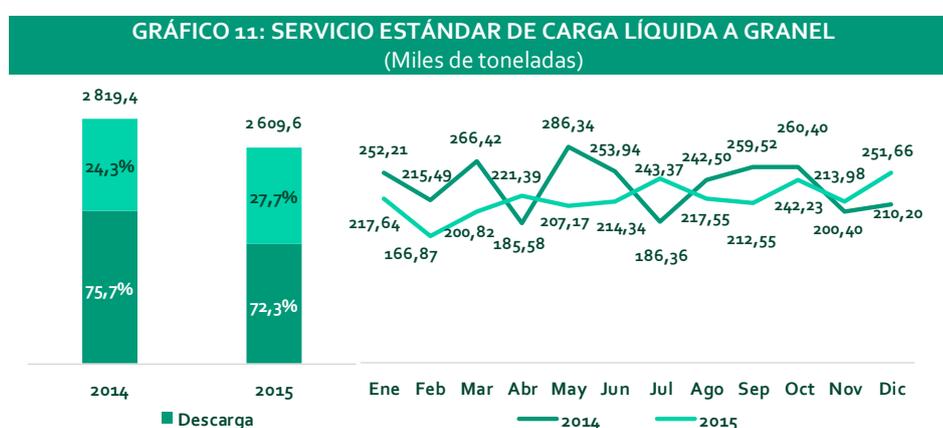
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



50. En cuanto a los productos movilizados, como se ha mencionado, en el año 2015 se destacó la caída del embarque de minerales debido a la prohibición de movilización de carga de concentrado de minerales luego del inicio de operación del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales. Este producto, en el año 2014, era el de mayor participación dentro de la carga sólida a granel alcanzando un 16,7%. Esta prohibición generó que, en el 2015, el producto más movilizado sean los fertilizantes, con un 10,9% del total de carga sólida a granel.

g) Servicio Estándar de carga líquida a granel

51. Durante el año 2015, la cantidad demandada por el Servicio Estándar de carga líquida a granel ha presentado una disminución del orden del 7,4% respecto al año anterior, pasó de 2,8 millones de toneladas a 2,6 millones de toneladas. Este tipo de carga se caracteriza por presentar una mayor participación por el lado de la operación de descarga que en el 2014 y 2015 representaron el 75,7% y 72,3%, respectivamente. Como se observa, en el año 2015 la participación de la descarga dentro de este servicio fue menor que el 2014, ello como resultado de una disminución en la carga movilizada en esta operación (disminuyó en 11,6%) y un aumento de la carga movilizada en la operación de embarque (aumentó en 5,4%).



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

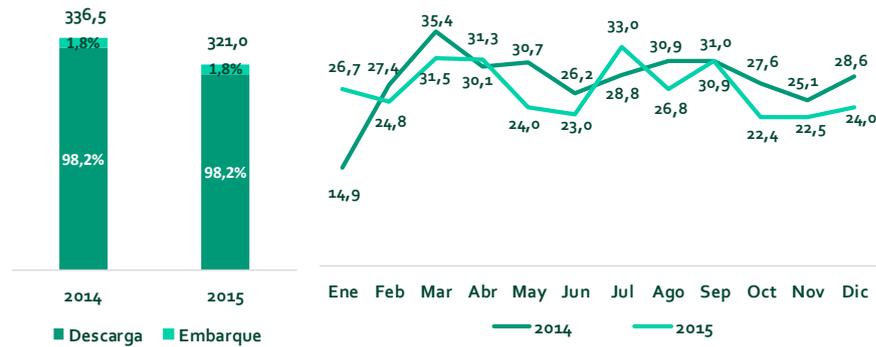
52. En términos mensuales, la evolución de la carga se presenta más estable en el 2015 (menor desviación estándar). La máxima carga movilizada ocurrió en el mes de diciembre de 2015, equivalente a 251,7 miles de toneladas aunque este fue menor que la máxima carga mensual del 2014 (286,3 miles de toneladas).

h) Servicio Estándar de carga rodante

53. La cantidad demandada del Servicio Estándar de carga rodante durante 2015 presentó una disminución respecto al año anterior. En particular, este tipo de carga dejó de movilizar 15,2 miles de toneladas, lo que representó una caída de 4,6% respecto al año anterior. La demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación por el lado de la operación de descarga, esta operación tuvo una participación del 98,2% tanto en el año 2014 como en el 2015.



GRÁFICO 12: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA RODANTE
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

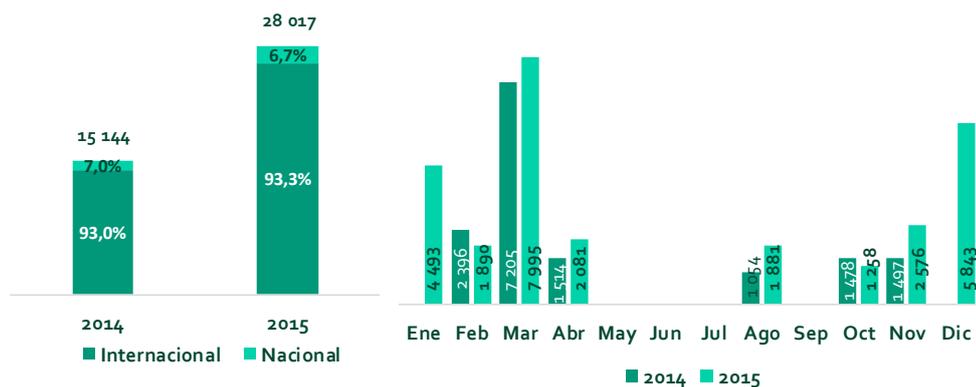
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

54. El flujo mensual de carga rodante movilizada se muestra más estable en el 2015 que el 2014, es decir, presenta menor desviación estándar. En el mes de julio de 2015 se presentó el mayor flujo de carga movilizada (33,0 miles de toneladas); en contraste con ello, en el mes de octubre se presentó el menor flujo de carga rodante.

i) Servicio Estándar de pasajeros

55. La cantidad demandada por el Servicio Estándar de pasajeros se incrementó en el 2015 en un 85,0% respecto al 2014, ello como consecuencia de un incremento de 85,5% en el flujo de pasajeros de ámbito internacional. La demanda por este servicio se caracterizó por presentar un mayor participación de pasajeros de ámbito internacional; en efecto, el 2014 y 2015 los pasajeros de procedencia internacional tienen una participación de 93,0% y 93,3%, respectivamente.

GRÁFICO 13: SERVICIO ESTÁNDAR DE PASAJEROS
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

56. En relación a la evolución del flujo mensual se observa que de los meses de mayo a setiembre no existe flujo de pasajeros de ámbito internacional. Esta característica se manifiesta tanto en el 2014 como en el 2015. De otro lado, solo en el mes de agosto se presenta tránsito de pasajeros de ámbito nacional.



IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Servicios Regulados

57. 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.
58. 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.
59. 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) de los EEUU.

X : Variación anual promedio de la productividad.

60. 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.
61. 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.
62. De esta manera, en el año 2015 las tarifas de los servicios estándar y especiales regulados se ajustaron en función a la inflación de los EEUU. El nuevo tarifario entró en vigencia el 1 de julio de 2015. Sin perjuicio de ello, mediante Resolución N° 48-2015-CD-OSITRAN del 30 de julio de 2015, se dio inicio al proceso de revisión de tarifas de APM Terminals. Las nuevas tarifas entrarán en vigencia en julio de 2016.



CUADRO N° 1: TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2015
(USD, sin IGV)

Concepto	29/10/2014	01/07/2015	VIGENTE A PARTIR DE:	29/10/2014	01/07/2015
SERVICIO ESTÁNDAR A LA NAVE			SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL SÓLIDO		
Uso o alquiler de amarradero	0,74	0,74	Embarque o descarga	3,94	3,94
SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA FRACCIONADA			SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA RODANTE		
Embarque o descarga-Porción Nave	2,50	2,50	Embarque o descarga-Porción Nave	3,50	3,50
Embarque o descarga-Porción Tierra	5,39	5,39	Embarque o descarga-Porción Tierra	26,50	26,49
SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL LÍQUIDO			SERVICIO ESTÁNDAR PARA PASAJEROS		
Embarque o descarga	1,18	1,18		8,43	8,43
SERVICIO ESTÁNDAR PARA CONTENEDORES					
CON GRÚA PÓRTICO DE MUELLE			SIN GRÚA PÓRTICO DE MUELLE		
Embarque o descarga de Contenedores			Embarque o descarga de Contenedores		
Llenos 20 pies-Porción Nave	15,00	15,00	Llenos 20 pies-Porción Nave	2,50	2,50
Llenos 20 pies-Porción Tierra	79,75	79,71	Llenos 20 pies-Porción Tierra	68,57	68,54
Llenos 40 pies-Porción Nave	15,00	15,00	Llenos 40 pies-Porción Nave	1,25	1,25
Llenos 40 pies-Porción Tierra	127,13	127,07	Llenos 40 pies-Porción Tierra	105,35	105,31
Vacíos 20 pies	75,81	75,78	Vacíos 20 pies	56,85	56,83
Vacíos 40 pies	113,81	113,66	Vacíos 40 pies	85,28	85,25
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal			Transbordo de Contenedores dentro del Terminal		
Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	75,81	75,78	Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	56,85	56,83
Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	113,71	113,66	Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	85,28	85,25

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

63. El Cuadro N° 1, muestra las tarifas de los Servicios Estándar del cual se desprende que hubo una ligera disminución en diferentes servicios vinculados a los Servicios Estándar para contenedores¹⁰, por ejemplo, Transbordo de contenedores dentro del terminal, embarque/descarga de contenedores con y sin grúa pórtico, entre otras. De otro lado, los Servicios Estándar a la Nave y de carga distinta a contenedores no presentaron cambio.
64. 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.
65. 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.
66. 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:

¹⁰ Como se ha mencionado el cambio de cada doce meses responde a la inflación en los EEUU, lo cual para este periodo presentó deflación.



CUADRO N° 2: TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES (Miles de toneladas)

VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2014	01/07/2015	VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2014	01/07/2015
SERVICIOS ESPECIALES - EN FUNCIÓN A LA NAVE					
USO DE ÁREA OPERATIVA			RE-ESTIBA DE CONTENEDORES		
Contenedores vacíos todos los tráficos (excepto transbordo)			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)	1,58	1,58	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	0,00	0,00
Contenedores llenos de transbordo			Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)					
Días: 3-10 (Tarifa por día)	3,16	3,16	CONTENEDORES REEFER DE TRANSBORDO		
Contenedores vacíos de transbordo			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: 3-10 (Tarifa por día)	1,58	1,58			
ESCOTILLAS O TAPAS DE BODEGAS			OTROS SERVICIOS ESPECIALES DE CONTENEDORES		
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	0,00	0,00	Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
SERVICIOS ESPECIALES PARA CONTENEDORES - EN FUNCIÓN A LA CARGA					
USO DE ÁREA OPERATIVA			CONTENEDORES REEFER		
Contenedores llenos todos los tráficos (excepto transbordo)			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)	3,16	3,16	Montaje y desmontaje de sistema clip on en reefer Gensets	0,00	0,00
SERVICIO DE MANIPULEO DE CARGA			RE-ESTIBA DE CARGA		
Con uso de grupos o cuadrillas - Contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	Re-estiba de carga rodante vía nave	tn	3,00
Con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	Re-estiba de carga rodante vía muelle	tn	5,25
			Re-estiba de carga fraccionada vía nave	tn	3,26
			Re-estiba de carga fraccionada vía muelle	tn	4,18
MOVIMIENTO HORIZONTAL			USO DE BARRERA DE CONTENCIÓN		
Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud del cliente o de las Autoridades	0,00	0,00	Uso de barreras de contención	Por día	429,09
					428,92
PROVISIÓN DE EQUIPO PARA INCREMENTO DE PRODUCTIVIDAD EN EMBARQUE/DESEMBARQUE			CARGA ESPECIAL		
Rendimiento mayor o igual a 175 toneladas-hora	tn	9,87	--	Desembarque/embarque de carga de proyecto sin grúa móvil	tn o m3
Rendimiento mayor o igual a 200 toneladas-hora	tn	10,66	--	Desembarque/embarque de carga de proyecto con grúa móvil	tn o m3
Rendimiento igual o mayor a 305 toneladas-hora	tn	--	8,41	Tratamiento especial de carga peligrosa con equipamiento y personal adicional - Modalidad directa	tn
Rendimiento igual o mayor a 406 toneladas-hora	tn	--	8,90	Tratamiento especial de carga peligrosa con equipamiento y personal adicional - Modalidad indirecta	tn
Rendimiento igual o mayor a 610 toneladas-hora	tn	--	9,84		18,99

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

67. Del cuadro anterior se observa que solo los servicios como Uso de barreras de contención y Desembarque/embarque de carga proyecto sin grúa o con grúa móvil.

IV.2. Cargos de Acceso

68. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el REA de APM Terminals el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
69. Durante el 2015, los 10 Contratos de Acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 70,00¹¹, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APM Terminals y los usuarios intermedios. En total, son 4 empresas de servicios de remolcaje y 4 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°3)

¹¹ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.



CUADRO N° 3: CARGOS DE ACCESO EN LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2015
(USD, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
REMOLCAJE				
PETROTANKERS SAC.	08/03/2015	07/03/2016	Adenda N° 3	70.00
Ian Taylor Perú SAC.	08/03/2015	07/03/2016	Adenda N° 3	70.00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	08/03/2015	07/03/2016	Adenda N° 2	70.00
Petrolera Transoceánica SA.	08/03/2015	07/03/2016	Adenda N° 3	70.00
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	08/03/2015	07/03/2016	Adenda N° 3	70.00
PRACTICAJE				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Triton Maritime Services SA.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Argos Marine EIRL	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Empresa Administradora de Prácticos - PRATMAR SRL	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Servicios y Operaciones Marítimas Inka EIRL. -SOMAR IN	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Océano Agencia Marítima SA.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Servicios de Practicaje Marítimo SA. SERPRAMARSA	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Corporación de Prácticos SA. - COPRACSA	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Rigel Pilots SAC.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Maritima del Sur SAC.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Representaciones Navieras y Aduaneras SAC.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Wabisabi Ship Supply and Service SAC	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 2	0,00
Maritime & Services S.A.C.	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00
Quality Maritime Services EIRL	01/07/2015	30/06/2016	Adenda N° 4	0,00

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

70. Al cierre del 2015, se renovaron 21 contratos de acceso por un año más de lo establecido en el contrato principal, de los cuales cinco (5) están relacionadas con la prestación del servicio de remolcaje y 16 con el servicio de practicaje. Todas las renovaciones se dieron bajo el mismo cargo de acceso, esto es, USD 70,0 (sin IGV) para remolcaje y USD 0,0 para practicaje.

IV.3. Servicios no regulados

71. Los Servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y APM Terminals está facultado a cobrar un precio por ello. En el Cuadro 4 se presentan algunos precios de los servicios no regulados, de los cuales podemos destacar importantes incrementos, tales como, el Servicio de Desembarque de desecho sólidos (337,5%), Uso de área operativa para contenedores-deposito temporal, días del 8 al 10 (200%) y Uso de área operativa para carga fraccionada-deposito temporal, días del 4 al 10 (176,3%).



CUADRO N° 4: TARIFARIO DEL SERVICIO ESPECIAL NO REGULADO, 2014 - 15
(USD, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE 1/	
		01/10/2014	01/07/2015 a/
SERVICIOS ESPECIALES A LA CARGA			
Suministro Agua			
Suministro agua a naves - Porción Nave	Por Tonelada	6,0	6,0
Desembarque de desechos sólidos 2/	Por Tonelada o m ³	80,0	350,0
SERVICIOS ESPECIALES A LA CARGA			
Uso de Área Operativa Contenedores Llenos- Todos los tráficos			
Días: 7 en adelante (Precio por día)	Por TEU/día o fracción	100,0	180,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores	Por TEU/día o fracción	130,0	--
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU/día o fracción	--	100,0
Tratamiento de carga peligrosa IMO 9 (n28)	Por TEU/día o fracción	--	130,0
Tratamiento de carga peligrosa resto de clases de IMO	Por TEU/día o fracción	--	150,0
Pesaje Extraordinario			
De contenedores (N1)	Por contenedor/ operación	20,4	21,0
Pesaje adicional de carga fraccionada (no incluye movimiento extra)	Por camión	20,4	21,0
Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores - Depósito Temporal			
Importación/exportación llenos Días: 7	Por TEU	100,0	180,0
Importación/exportación llenos Días: 8 - 10	Por TEU/día o fracción	10,0	30,0
Importación/exportación llenos Días: 11 - 20	Por TEU/día o fracción	15,0	30,0
Importación/exportación llenos Días: 21 - 28	Por TEU/día o fracción	20,0	30,0
Importación/exportación llenos Días: 29 en adelante	Por TEU/día o fracción	30,0	30,0
Uso de Área Operativa - Almacenaje Carga Fraccionada			
Importación/exportación días: 4 al 10	Por tonelada	8,0	22,1 b/
Importación/exportación días: 11 al 20	Por tonelada o m ³ /día o fracción	1,0	2,5
Importación/exportación días: 21 hacia adelante	Por tonelada o m ³ /día o fracción	3,0	4,0
Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente	Por tonelada o m ³	3,1	3,1
Servicios Especiales Para Gráneles sólidos- En Función a la Carga			
Importación/exportación días: 6 al 15 (precio por todo el período o fracción del período)	Por tonelada	2,8	2,8
Importación/exportación días: 16 al 30	Por tonelada	4,0	4,0
Importación/exportación días: 31 en adelante	Por tonelada /día o fracción	0,4	0,4
Servicios Especiales Carga Rodante - En Función de la Carga			
Días: 4 - 10 Vehículo ligero (Precio por todo el período o fracción de período)	Por unidad	30,0	40,0 c/
Días: 4 - 10 Vehículo mediano (Precio por todo el período o fracción de período)	Por unidad	100,0	41,0 c/
Días: 4 - 10 Maquinaria (Precio por todo el período o fracción de período)	Por tonelada	20,0	42,0 c/
Días: 11 hacia adelante - Vehículo ligero (Precio por día o fracción de día)	Por unidad/día o fracción	10,0	15,0 c/
Días: 11 hacia adelante - Vehículo mediano (Precio por día o fracción de día)	Por unidad/día o fracción	30,0	15,0 c/
Días: 11 hacia adelante - Maquinaria (Precio por día o fracción de día)	Por tonelada/día	10,0	15,0 c/
Desconsolidación / Consolidación de MAFIS 3/	Por MAFI	50,0	75,0
Movimiento Extra de Carga Rodante	Por tonelada	2,0	2,1

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Las tarifas vigentes a partir del 01/10/2014 y 01/07/2015 corresponden a los Tarifarios Versión 3.1 y Versión 4.0 respectivamente, publicados por APMT.

2/ Consiste en desembarcar o recibir de las embarcaciones residuos recuperables del tipo: plástico, sunchos, madera, cartón, papel, revistas, u otros del mismo tipo o similares. La facturación mínima asciende a US\$ 350.

3/ Precio aplicable por la unión/arrumaje o desunión/separación de los MAFI's para su posterior entrega a la línea naviera. Precio facturado a la naviera.

a/ Estas corresponden a las últimas tarifas vigentes en el 2015. La siguiente modificación (Tarifario V 4.1) de los servicios especiales no regulados fue publicada el 31-12-2015 y entraron en vigencia el 18-01-2016.

b/ A partir del 01-07-2015 la tarifa se aplica por todo el período o fracción del período.

c/ Los precios son aplicables a todo tipo de vehículos y maquinaria.

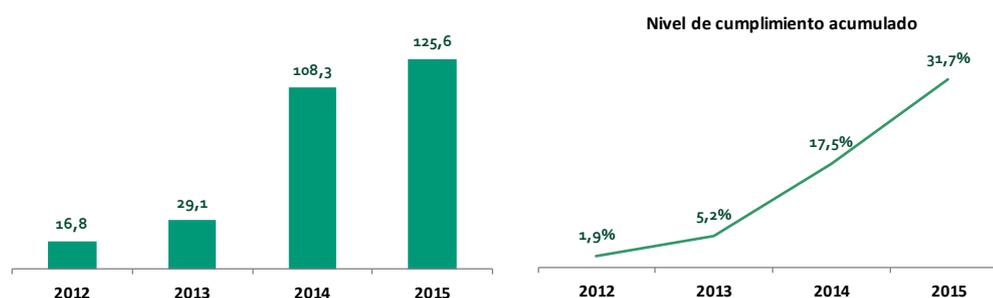


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

72. En el año 2015, al igual que en años anteriores las inversiones consistieron en obras civiles, equipamiento y tecnología informática. Durante el año 2015 se han culminado y recepcionado parcialmente obras de infraestructura y equipamiento, tales como: muelle 11 (obras civiles y dragados), Edificio administrativo y oficinas públicas, edificio de amenidades, parte del muelle 5, patio de contenedores de Respaldo, Dragados, 4 grúas STS y 12 Grúas e-RTG¹².

GRÁFICO N° 14: INVERSIONES RECONOCIDAS Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO
(Miles de USD)



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

73. Al cierre del 2015, las inversiones reconocidas fueron de USD 125,6 millones (incluido IGV), lo cual representa el 31,7% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión

V.2. Pagos al Estados

74. 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 asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
75. 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.
76. 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 año¹³.

¹² Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

¹³ Según los Estados Financieros Auditados.



CUADRO N° 5: PAGOS AL ESTADO (Miles de USD)			
CONCEPTO	2015	2014	Var %
ENAPU	4 676	4 103	14,0%
Autoridad Portuaria Nacional - APN	3 533	3 219	9,8%
OSITRAN	1 178	1 073	9,8%
TOTAL	9 387	8 395	11,8%

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

77. El pago al Estado realizado en el 2015, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, superó los USD 9,3 millones, monto 11,8% mayor que el pagado del año anterior.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

78. 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.

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

79. 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.

80. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al 2015 tuvieron los siguientes resultados:

CUADRO N° 6: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2015							
INDICADOR	APLICACIÓN	UNIDAD DE MEDICION	CALIDAD MÍNIMA	TRIMESTRE DE EXPLOTACIÓN			
				15	16	17	18
				Ene/Mar 2015	Abr/Jun 2015	Jul/Set 2015	Oct/Dic 2015
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	Minutos	Máximo 20 minutos	18	18	18	21
	Operación individual	Número de operaciones que no lograron el NSP	Máximo 30 minutos	64	47	54	63
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	Minutos	Máximo 20 minutos	11	11	11	11
	Operación individual	Número de operaciones que no lograron el NSP	Máximo 30 minutos	13	13	12	14
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	Promedio Trimestral	Minutos	Máximo 30 minutos	85	90	86	86
Para operación de contenedores sin grúas	Promedio Trimestral	Contenedores/hr/grúa	Mín. 10 cont./hr/grúa	12,48	11,87	11,15	11,98
Para operación de contenedores con grúas	Promedio Trimestral	Minutos	Mín. 25 movim./hora	30	25	25	27
	Operación individual	Número de operaciones que no lograron el NSP	Mín. 18 cont/hr/grúa	0	4	6	0
Para carga rodante	Promedio Trimestral	Toneladas/hora	Mín. 80 ton./hora	114,26	115,90	112,13	134,21
Para carga fraccionada	Promedio Trimestral	Toneladas/hora	Mín. 100 ton./hora	157,58	133,60	145,20	157,20
Para carga sólida a granel	Promedio Trimestral	Toneladas/hora	Mín. 400 ton./hora	303,58	275,33	306,58	315,55
Para carga sólida a granel fertilizante	Promedio Trimestral	Toneladas/hora	Mín. 300 ton./hora	247,23	211,28	205,94	187,74

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

81. Al analizar los indicadores, se observa que de los nueve (9) establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario solo alcanzó los niveles establecidos en tres (3) indicadores de manera estricta: Rendimiento para la operación de contenedores sin grúas, Rendimiento para la operación de carga rodante y Rendimiento para la operación para carga fraccionada.

82. Asimismo, existen tres (3) indicadores sobre los cuales el Concesionario alcanzó rendimientos distintos a los requeridos contractualmente durante el 2015. Estos son: (i) Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, que en el 2015 tuvo como menor promedio trimestral 85 minutos (15° trimestre), valor mayor al máximo permisible (30 minutos); (ii) Rendimiento para la operación de carga sólida a granel, cuyo máximo promedio trimestral en el 2015 fue 315,6 (18° trimestre), monto menor al mínimo establecido en el Contrato de Concesión (400 toneladas/hora) y, (iii) Rendimiento para la carga sólida a granel fertilizante, que en el 2015 tuvo



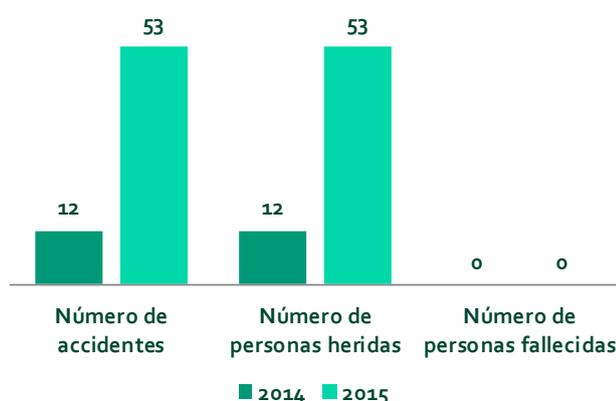
como promedio trimestral máximo a 247,2 (15° trimestre), valor menor al mínimo establecido en el Contrato de Concesión (300 toneladas/hora).

83. Finalmente, los últimos tres (3) indicadores son aquellos sobre los cuales el Concesionario alcanzó parcialmente los niveles acordados, estos son: el Tiempo para el inicio de la descarga, Tiempo para el zarpe de la nave y Rendimiento para la operación de contenedores con la grúa. Sobre el primero de ellos, APM Terminals logró los niveles acordados en los tres primeros trimestres del promedio trimestral; sin embargo, en la operación individual, el Concesionario obtuvo rendimientos distintos a los niveles contractuales.
84. Similar comportamiento se muestra en el Tiempo de zarpe de la nave, donde el Concesionario alcanzó el promedio trimestral durante todo el 2015, pero caso contrario ocurrió con el nivel de operación individual en todo el 2015. El Rendimiento para la operación de contenedores con la grúa muestra que el Concesionario nuevamente alcanzó el promedio trimestral, y que a nivel de operación individual sólo se alcanzó en dos trimestres.

VI.2. Accidentes

85. En el 2015, el número de accidentes fue de 53, el cual representó un incremento de 341,7% respecto al año anterior. Los accidentes ocurridos en este periodo generaron la misma cantidad de personas heridas, con la salvedad que no existió ninguna persona fallecida.

GRÁFICO N° 15: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2015



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

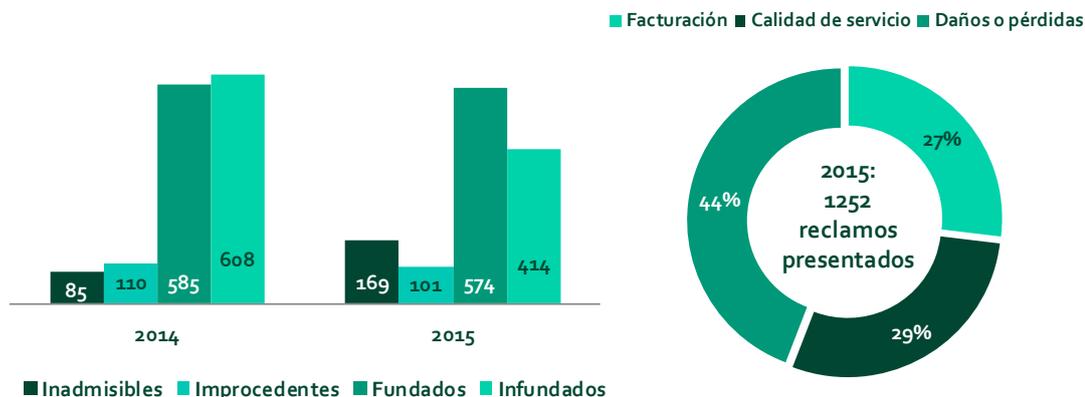
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

86. En el 2015, el número de reclamos presentó una disminución respecto al 2014, en particular, tuvo una disminución de 9,4%. De los cuales, el número reclamos infundados, improcedentes y fundados también disminuyeron respecto al año anterior. Caso contrario ocurrió con los reclamos declarados inadmisibles, los cuales incrementaron en 98,8%; esto es, el número de reclamos que no cumplieron con los requisitos de forma aumentaron.
87. Sin perjuicio de ello, es importante notar que la importancia relativa de los casos fundados tuvo un incremento respecto al año anterior, es decir, que en el 2015 aumentó el número de reclamos, como porcentaje del total, en los que el usuario tuvo la razón.



GRÁFICO N° 16: NUMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2015



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

88. De otro lado APM Terminals ha sido sancionado en tres (3) oportunidades con multas ascendentes a 56,58 UIT. Dichas infracciones correspondieron a: (i) Elevar los expedientes al Tribunal fuera de plazo; (ii) incumplir el pago de aporte por regulación, meses de febrero y mayo 2013 y, (iii) Restringir la atención de naves con Nitrato de Amonio a granel en las clasificaciones IMO 1 (explosivos) e IMO 5 (oxidantes).
89. En cuanto a las penalidades, el Concesionario fue infraccionado hasta en tres (3) oportunidades con un valor total de 210,23 UIT. Dicha penalidades correspondieron a : (i) Incumplimiento al ET por ejecución de obras en edificio Amenidades, (ii) Incumplimiento al ET por ejecución de obras de pavimentación no aprobadas en área respaldo muelle 5 y, (iii) Incumplimiento de los Niveles de Servicio del Décimo Primer Trimestre de Explotación.



VII. ANALISIS FINANCIERO

VII.1. Estados Financieros

a) Estado de resultados integrales

90. En el año 2015, APM Terminals obtuvo ingresos por un monto de USD 117,6 millones, de los cuales, el 41,1% corresponde a ingresos por la prestación de servicios a la carga en contenedores y el 14,5% a ingresos de servicios a la carga sólida a granel. Asimismo, los ingresos obtenidos por la prestación de servicios a la carga fraccionada equivalen al 14,0% de los ingresos de 2015.
91. Los costos del servicio representaron el 45,9% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado tanto por la carga de personal (49,5% de los costos) como por las amortizaciones (11,8% de los costos). De esta manera, se registró una utilidad bruta de USD 63,6 millones.
92. Asimismo, se observa que la utilidad operativa representa 28,0% de los ingresos del periodo, lo cual es un porcentaje mayor al presentado el 2014, lo que significa una mayor eficiencia operativa del Concesionario. Finalmente, la utilidad neta presentó un incremento de 16,1% respecto al año anterior.

CUADRO N° 7: ESTADO DE RESULTADOS (Miles de USD)		
CONCEPTO	2014	2015
Ingresos de actividades ordinarias	104 282	117 550
Costo del servicio	(48 606)	(53 995)
Utilidad bruta	55 676	63 555
Gastos de administración	(28 758)	(30 582)
Gastos de ventas	(1 514)	(1 610)
Otros ingresos	1 347	1 505
Utilidad de operación	26 751	32 868
Ingresos financieros	94	139
Gastos financieros	(295)	(3 287)
Diferencia de cambio, neta	(2 427)	(2 232)
Utilidad antes de impuesto a la renta	24 123	27 488
Impuesto a la renta	(7 247)	(7 888)
Utilidad neta	16 876	19 600

Fuente: Estados Financieros Auditados de APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Estado de Situación Financiera

93. En el 2015, los Activos de APM Terminals tuvieron un incremento de 17,2% respecto al año anterior. Dicho monto fue impulsado, principalmente, por el intangible neto, que representó el 86,5% de los activos y que se incrementó en 28% respecto al 2014. Lo anterior corresponde esencialmente a obras en curso de la Concesión por un valor de USD 92,5 Millones¹⁴.

¹⁴ Estados Financieros Auditados 2015



94. Sin perjuicio de ello, el Activo Corriente tuvo una caída de 24,1% respecto al 2015, como consecuencia de una disminución de la cuenta "Otras cuentas por cobrar" que pasó de USD 28,9 Millones a USD 10,3 Millones (disminución de 64,5%). Dicha disminución corresponde a la recuperación anticipada del IGV en miles de S/ 88,276 (equivalente en miles a USD 28,147) en los meses de abril y junio de 2015¹⁵.
95. De otro lado, el Pasivo Total tuvo un incremento de 20,2% respecto el año anterior, como consecuencia de un incremento tanto del Pasivo Corriente (18,0%) como del Pasivo No Corriente (21,1%). En ambos casos, dicho incremento se produjo principalmente por el aumento en las obligaciones financieras, toda vez que el Concesionario pactó con International Finance Corporation dos contratos de préstamos, el primero firmado en abril 2014 y que tuvo su último desembolso en abril de 2015 (USD 20,0 millones) y el segundo contrato por USD 50,0 millones que fue desembolsado en su totalidad el 2015¹⁶.

CUADRO N° 8: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (Miles de USD)					
ACTIVO	2014	2015	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2014	2015
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	37 202,0	35 212,0	Obligaciones financieras	13 983,0	30 993,0
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8 656,0	9 303,0	Instrumentos financieros derivados	221,0	113,0
Cuentas por cobrar a entidades vinculadas	890,0	1 086,0	Cuentas por pagar comerciales	45 327,0	41 530,0
Otras cuentas por cobrar	28 896,0	10 258,0	Retribuciones por pagar	4 529,0	5 085,0
Existencias, neto	3 338,0	3 695,0	Cuentas por pagar a entidades vinculadas	2 336,0	1 929,0
Instrumentos financieros derivados	-	-	Otras cuentas por pagar	4 676,0	4 203,0
Gastos contratados por anticipado	1 125,0	1 223,0		71 072,0	83 853,0
	80 107,0	60 777,0	PASIVO NO CORRIENTE		
ACTIVO NO CORRIENTE			Obligaciones financieras	187 150,0	226 950,0
Instrumentos financieros derivados	-	-	Instrumentos financieros derivados	1 809,0	941,0
Activo por impuesto a la ganancia diferido	2 540,0	-	Pasivo por impuestos a la ganancia diferido	-	937,0
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	6 215,0	6 581,0		188 959,0	228 828,0
Intangible, neto	335 977,0	430 414,0	PATRIMONIO NETO		
	344 732,0	436 995,0	Capital	149 353,0	166 229,0
TOTAL ACTIVO	424 839,0	497 772,0	Resultados acumulados	16 876,0	19 600,0
			Resultados no realizados	-1 421,0	-738,0
			TOTAL PATRIMONIO NETO	164 808,0	185 091,0
			TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	424 839,0	497 772,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

96. Finalmente, el Patrimonio también mostró un incremento, el cual puede ser explicado por un aumento de capital aprobado mediante Junta General de Accionistas del 18 de Junio de 2015, a través de la capitalización de utilidades por un importe ascendente a USD 16,9 Millones (equivalente a S/ 53,2 Millones).

VII.2. Indicadores Financieros

a) Ratios de Rentabilidad

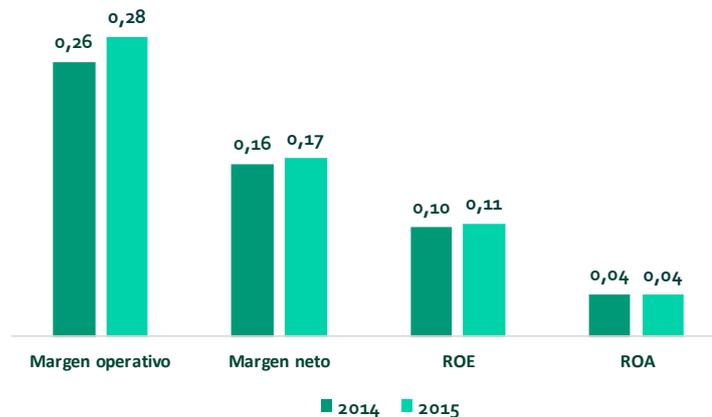
97. En general, el 2015 presenta una mejora en los ratios de rentabilidad. Así, el margen operativo pasó de 0,26 a 0,28 lo que representó una mejora en gestión de los costos por parte del Concesionario. Como se ha mencionado en los Estados de Resultados, el Concesionario ha mejorado su relación costo de producción y gastos operativos respecto al ingreso por ventas. Ello se estaría reflejando en esta mejora del margen operativo. En línea con ello, el margen neto también se ve mejorado a pesar de un incremento en los gastos financieros.

¹⁵ Estados Financieros Auditados 2015 de APM Terminals.

¹⁶ Ibidem.



GRÁFICO N° 17: RATIOS DE RENTABILIDAD



Fuente: APM Terminals.

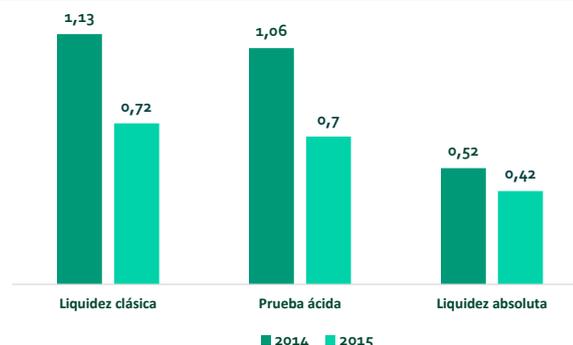
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

98. Por su parte, el ROE¹⁷ presentó una mejora en la rentabilidad de los accionistas, producto de una mejora en la utilidad neta, es decir, los accionistas pasan de tener una rentabilidad de 10% por cada dólar invertido a 11%, como consecuencia de una mayor eficiencia en producción y gestión. Finalmente, el ROA¹⁸ presenta una ligera caída (pasa de 0,04 a 0,039) como consecuencia de un mayor incremento de los Activos Totales. Es decir, por cada dólar invertido en la Concesión ésta genera un menor nivel de rentabilidad.

b) Ratios de Liquidez

99. Los ratios de liquidez indican el nivel de respuesta que tendría la empresa ante sus obligaciones de corto plazo. En ese sentido, el 2015 el Concesionario mostró un menor nivel de respuesta frente a este tipo de deuda. En efecto, el ratio liquidez clásica muestra que caía de 1,13 en el 2014 a 0,72 en el 2015, lo cual indica que sus deudas sobrepasan las disponibilidades de pago, y por lo tanto el Concesionario tiene problemas de liquidez, pues la que posee es insuficiente para afrontar sus compromisos.

GRÁFICO N° 18: RATIOS DE LIQUIDEZ



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

¹⁷ Por sus siglas en inglés *Return On Equity*.

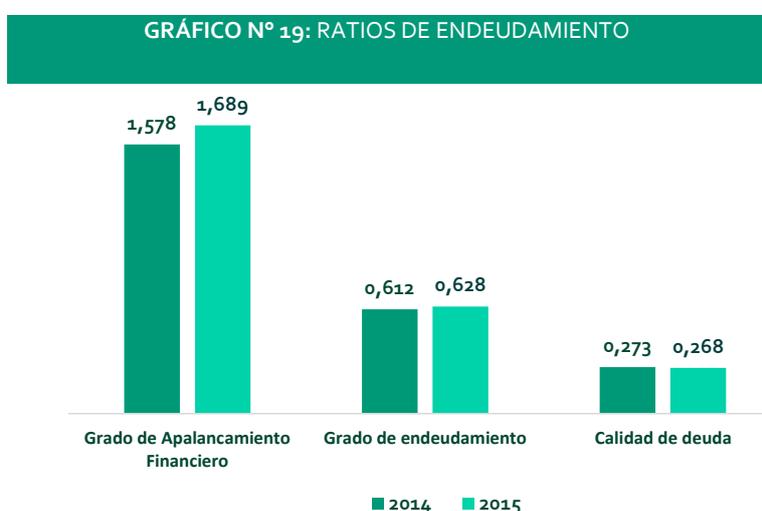
¹⁸ Por sus siglas en inglés *Return On Assets*.



100. En esa misma línea el ratio prueba acida y liquidez absoluta muestran disminuciones. En particular, el ratio de liquidez absoluta indicaría que no existe un nivel óptimo de este indicador por lo que el Concesionario no tendría la capacidad para operar con sus activos más líquidos, sin recurrir a sus flujos de venta.

c) Ratios de endeudamiento

101. Los ratios de endeudamiento muestran la capacidad para cumplir con las obligaciones de deuda a corto y largo plazo que tiene una empresa. En ese sentido, tanto el incremento de los ratios Grado de Apalancamiento y Grado de Endeudamiento muestran que la Concesión está siendo financiada de manera importante por terceros, mayor a los niveles óptimos¹⁹. Este incremento en la deuda estaría explicado por un mayor financiamiento de terceros para las inversiones en infraestructura que se está realizando, producto del cumplimiento de la Etapa I y II de las inversiones comprometidas, por lo que en los próximos años se espera que en la medida que se vaya saldando la deuda, este indicador se reduzca.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

102. Finalmente, la calidad de deuda que mide la relación de deuda de corto plazo con el total de deuda muestra una disminución del mismo. Esto va en línea con el hecho que el incremento de deuda generado es consecuencia de inversiones en infraestructura que deben ser cubiertos con préstamos de largo plazo.

¹⁹ En general, se considera como niveles óptimos para el caso de Grado de Apalancamiento Financiero entre 0,7 y 1,5. En el caso del Grado de endeudamiento entre 0,4 y 0,6.



VIII. CONCLUSIONES

- La cantidad demandada por los Servicios Estándar a la Nave, en el 2015, ha presentado una caída de 5,0% respecto al año anterior. Por su parte, la demanda por el Servicio Estándar a la carga ha presentado diversos resultados, por el lado de la carga en contenedores y fraccionada se ha visto un incremento en el volumen movilizado, en contraste con ello, la carga sólida a granel, líquido a granel y rodante han presentado disminuciones. Similarmente, se ha visto una reducción en el número de naves que atracan en el terminal, esta disminución representó el 5,0% respecto al año anterior.
- En general, el Terminal Norte Multipropósito se caracteriza por movilizar carga en contenedores, seguido de carga sólida a granel, los cuales en términos de toneladas representan más del 60% de carga movilizada.
- Las tarifas de los Servicios Estándar y Especiales, en su mayoría, no se han visto modificados, y en los casos que ocurrió, estas presentaron pequeñas disminuciones. Ello como consecuencia de que el ajuste por RPI para 2015 fue negativo y cercano a cero. De otro lado, el Concesionario ha firmado cinco contratos correspondientes al acceso para la prestación del servicio de remolaje con un cargo de USD 70,0. Asimismo, ha firmado 16 contratos de acceso para la prestación del servicio de practicaje con un cargo igual cero. Cabe señalar que en ambos casos han sido producto de renovaciones contractuales y con cargos iguales al anterior. En contraste con los servicios regulados, algunos servicios especiales no regulados han presentado importantes incrementos tales como el Servicio de Desembarque de desecho sólidos (337,5%), Uso de área operativa para contenedores-deposito temporal, días del 8 al 10 (200%) y Uso de área operativa para carga fraccionada-deposito temporal, días del 4 al 10 (176,3%).
- APM Terminals alcanzó el 31,7% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en el 2015 que corresponden a obras y equipamiento. Por otro lado, los pagos al Estado presentaron un incremento de 11,8%; comprendidos entre pagos a ENAPU, Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.
- En cuanto a los niveles de servicios y productividad, el Concesionario tuvo valores mayores a los contractualmente establecidos en los indicadores relacionados con el tiempo de operación (inicio de descarga y para el zarpe de la nave). Asimismo, los resultados indican que los indicadores de rendimiento de carga sólida a granel tuvo valores menores a lo esperado. Sin perjuicio de ello, hubo 3 indicadores en los que los resultados indican que se alcanzó los valores esperados durante todos los trimestres del 2015. Por otro lado, el número de accidentes se incrementó en más de tres veces en el 2015 respecto al año anterior.
- Por su parte, el número de reclamos disminuyó en 9,4% respecto al año anterior; sin embargo, en términos relativos, aumenta el número de casos en los que usuario tiene la razón, es decir, reclamos fundados respecto al total de reclamos presentados. En el 2015, el Concesionario fue sancionado en tres oportunidades con una multa total correspondiente a 56,58 UIT. Similarmente, ese mismo año, fue infraccionado tres veces y se le aplicó tres multas que ascendió a 210,23 UIT.
- Los ingresos se incrementaron en 12,7% alcanzando los USD 117,6 millones, principalmente por el incremento en la prestación de servicios relacionados a la carga en contenedores y carga sólida a granel. El costo principal de la prestación de los servicios está conformada por la carga de personal (49,5% de los costos) como por las amortizaciones (11,8% de los costos), en general, el Concesionario presentó una mejora en la eficiencia operativa, toda vez que en



términos relativos respecto al ingreso, los costos tuvieron una menor proporción que el año anterior. De otro lado, las utilidades netas alcanzaron los USD 19,6 millones que representó un incremento de 16,1% respecto al 2014.

- El Concesionario presentó un incremento en sus Activos impulsado principalmente por el "Intangible, neto" que tuvo un incremento de 28% y representa el 86,5% del total de Activos. De la misma manera, el Pasivo y Patrimonio Neto tuvieron aumentos de 20,2% y 12,3%, respectivamente; como consecuencia de un incremento en las obligaciones financieras de largo plazo y una capitalización de utilidades.
- Los ratios muestran diversos resultados, en principio, el margen operativo mejora producto de una mayor eficiencia en la producción y gestión. Asimismo, la rentabilidad del accionista mejora en un punto porcentual. En contraste con lo anterior, los ratios de liquidez muestran una disminución en la cobertura de deuda de corto plazo a tal medida que sus activos de corto plazo no son suficientes para cubrir dicha deuda. Finalmente, los ratios de endeudamiento se han incrementado, empero no se encuentran dentro del rango de valores aceptables.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao 10 de noviembre de 2015			
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">▪ <u>Primer factor de competencia:</u> 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.▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas.▪ <u>Tercer factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados.▪ <u>Cuarto factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.	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)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente:<ul style="list-style-type: none">- 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.- 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.	Cláusula 10.2. (p. 79)
9	Garantías a favor del Concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concedente garantiza el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios.▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera.	Cláusula 10.1. (p. 79)



APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación. - Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria. 	Cláusula 10.3. (p. 80)
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones ▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones ▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones ▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones ▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones ▪ Inversión Etapa VI: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a las Etapas 1 y 2, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión. ▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales. - Etapa 5: cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales. - Etapa 6: cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato. 	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	Deberá acreditarse el Cierre Financiero como máximo en un plazo de 30 días calendario antes del inicio de la construcción de la Etapa 1.	Cláusula 6.35. (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) para menores o iguales a USD 10 000 000,00. ▪ Reglas procedimentales comunes. 	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT's). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT's). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT's). - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT's). - Explotación de la Concesión. - Fideicomiso (0,8 UIT's y 0,5% del monto a transferir). - Garantías (3,2 y 8 UIT's). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT's). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT's). - Competencias Administrativas (8 UIT's). 	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)



APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral (del Concedente). - Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 106)
17	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ 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. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recálculo 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. ▪ 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. 	Cláusula 8.28. (p. 75)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los bienes del Concedente. ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 87) Cláusula 11.4. (p. 88) Cláusula 11.5. (p. 88) Cláusula 11.6. (p. 89) Cláusula 11.7. (p. 89)
19	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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). ▪ 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. ▪ 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. 	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)



APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Estándares de servicio	La Sociedad Concesionaria se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2008 en un plazo que no excederá de cuatro (04) años, computados desde la fecha de explotación de la etapa I.	Cláusula 8.15. (p. 68) Anexo 3 (p. 152)
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ 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 Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). 	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Retribución al 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> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio a la Nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora – hora USD 0,70 ▪ Servicio de Embarque o Descarga: <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 o Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros²⁰ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158) 	Anexo 5 (p. 157)

²⁰Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM Terminals						
Tipo:	Autosostenible					
Plazo de concesión:	30 años					
Periodo:	2011-2015					
a. Tráfico						
Indicador	Unidad medida	2011	2012	2013	2014	2015
Naves atendidas	Naves	1 144	2 194	2 454	2 258	2 143
Carga total atendida	Toneladas	7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 897
Carga por tipo de operación:						
Exportación	Toneladas	2 798 095	4 825 609	6 104 405	3 610 611	2 746 342
Importación	Toneladas	5 022 255	9 859 077	13 573 021	11 278 853	11 666 697
Cabotaje	Toneladas	-	-	-	-	-
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857
Tránsito	Toneladas	-	-	-	-	-
Carga por tipo de producto:						
		7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 897
Contenedorizada	Toneladas	2 497 545	3 732 597	7 943 836	4 483 247	5 044 209
Fraccionada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182
Graneles líquidos	Toneladas	1 250 371	2 697 414	3 206 440	2 819 364	2 609 580
Graneles sólidos	Toneladas	3 166 041	6 046 632	6 322 716	5 430 503	4 451 496
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429
Contenedores	Contenedores	163 037	271 972	319 350	332 790	395 679
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412
		-	-	-	-	-
b. Ingresos						
Ingresos	Unidad medida	2011	2012	2013	2014	2015
Carga contenedorizada	Miles de dólares	14 588	24 488	33 191	35 113	48 302
Carga fraccionada	Miles de dólares	6 236	13 231	15 674	15 887	16 426
Carga rodante	Miles de dólares	4 755	13 037	12 317	10 069	11 054
Carga sólida	Miles de dólares	12 013	22 349	24 508	21 295	17 095
Carga líquida	Miles de dólares	1 516	3 196	3 714	3 096	3 644
Uso amarradero	Miles de dólares	5 919	9 773	11 460	11 642	12 493
Otros ingresos	Miles de dólares	1 455	1 123	1 616	3 549	2 609
Almacenamiento	Miles de dólares	-	5 663	4 967	3 631	5 927
Total		46 482	92 860	107 447	104 282	117 550

Fuente: APM Terminals Callao S.A., Estados Financieros Auditados y Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez
Sandra Queija de La Sotta
Victor Alejandro Chang Rojas
Wilmer Zela Moraya
Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez
Whiny Daise Espinoza Vega