



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Terminal Norte Multipropósito 2016

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>6</b>
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 de importancia .....	8
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>10</b>
II.1. Servicios estándar .....	10
II.2. Servicios especiales.....	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	11
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>	<b>12</b>
III.1. Principales clientes.....	12
III.2. Tráfico de servicios.....	12
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS.....</b>	<b>21</b>
IV.1. Tarifas.....	21
IV.2. Precios .....	23
IV.3. Cargos de Acceso .....	27
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>29</b>
V.1. Inversiones.....	29
V.2. Pagos al Estado.....	29
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>31</b>
VI.1. Niveles de servicio y productividad .....	31
VI.2. Accidentes .....	33
VI.3. Reclamos .....	34
<b>VII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>35</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>37</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>37</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>43</b>



## CUADROS

CUADRO N° 1: Características de la infraestructura portuaria de APM Terminals .....	8
CUADRO N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2016 .....	22
CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales no regulados en función a la nave, 2015 - 2016 .....	24
CUADRO N° 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2015 - 2016.....	25
CUADRO N° 5: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2015 - 2016 .....	26
CUADRO N° 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2015 - 2016 .....	27
CUADRO N° 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2016 .....	28
CUADRO N° 8: Pagos al Estado, 2015 - 2016 .....	30
CUADRO N° 9: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2015 – 2016 .....	32

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2015 - 2016 .....	12
GRÁFICO N° 2: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores, 2015 - 2016.....	13
GRÁFICO N° 3: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos .....	14
GRÁFICO N° 4: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2015 -2016.....	14
GRÁFICO N° 5: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos.....	15
GRÁFICO N° 6: Servicio estándar de transbordo de contenedores, 2015 -2016 .....	16
GRÁFICO N° 7: Servicio estándar de transbordo de contenedores .....	16
GRÁFICO N° 8: Servicio estándar de carga fraccionada, 2015 - 2016 .....	17
GRÁFICO N° 9: Servicio estándar de carga sólida a granel, 2015 - 2016 .....	18
GRÁFICO N° 10: Productos de carga sólida a granel.....	18
GRÁFICO N° 11: Servicio estándar de carga líquida a granel, 2015 - 2016 .....	19
GRÁFICO N° 12: Servicio estándar de carga rodante, 2015 - 2016 .....	19
GRÁFICO N° 13: Servicio estándar de pasajeros, 2015 - 2016.....	20
GRÁFICO N° 14: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento.....	29
GRÁFICO N° 15: Niveles de servicio y productividad relacionados con la nave, 2015 - 2016.....	31
GRÁFICO N° 16: Tiempo de atención al usuario para retiro de mercancía, 2015 - 2016.....	33
GRÁFICO N° 17: Número de accidentes, 2015 - 2016.....	34
GRÁFICO N° 18: Número de reclamos presentados y resueltos, 2016 .....	34

## 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 (en adelante, Terminal Norte) para el año 2016. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas, accidentes, entre otros.

APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APM Terminals) compuesta accionarialmente por las empresas APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%), firmó el 11 de mayo de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) el Contrato de Concesión 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 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)<sup>1</sup>, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización, en la cual no está incluida la sexta etapa que es opcional.

APM Terminals moviliza diferentes tipos de cargas, sin embargo, las líneas navieras que transportan carga en contenedores representan los principales clientes en relación al mayor volumen de toneladas movilizadas. En particular, el 2016, APMT tiene como principales clientes a las empresas Mediterranean Shipping Company, Maersk Line, Westeern Bulk Pte. Ltd. y Naviera Transoceanica S.A. con una participación de 16,9%, 10,7%, 5,0% y 4,2%, respectivamente.

En el 2016, la cantidad demandada del Servicio Estándar a la nave fue de 2 025 naves, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos fue de 447,3 mil TEU, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos fue de 245,4 mil TEU y del Servicio de Transbordo de contenedores (vacíos o llenos) fue de 178,4 mil TEU. Al respecto, solo el servicio a la nave representó una reducción de 5,6%, respecto al año anterior. Por su parte, los servicios vinculados a carga en contenedores representaron incrementos de 15,8%, 53,6% y 319,7%, respectivamente, en relación al año 2015.

De otro lado, en el 2016, el Concesionario movilizó 1 881,3 mil toneladas de carga fraccionada (-5,3%), 4 971,2 mil toneladas de carga sólida a granel (+11,7%), 2 741,5 mil toneladas de carga líquida a granel (+5,1%) y 285,6 mil toneladas de carga rodante (-11,0%). Finalmente, en el 2016 se movilizaron 26,2 mil personas (-6,4%).

En el 2016 se aplicó a los servicios regulados el primer cálculo del factor de productividad, estimado en -9,63%. Adicionalmente, se estableció que la aplicación de las tarifas tope se debe realizar a un conjunto de servicios (canastas), las cuales se definieron en: (i) servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. Esto generó que algunos servicios se incrementen de manera importante como el servicio de re-estiba de carga rodante (+333,3%) y otros en menor medida tal como el servicio de alquiler de amarradero (+9,5%).

<sup>1</sup> Inversión actualizada a diciembre de 2016, incluye IGV.



En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2016, se han brindado cuatro nuevos servicios. En general, los servicios especiales no regulados no han presentado variaciones en sus precios respecto al 2015; sin embargo, se puede destacar la importante reducción del precio del servicio *Gestión de residuos sólidos*, cuyo precio disminuyó en 31,6%. En sentido contrario, dentro del conjunto de servicios especiales no regulados en función a la carga, se destaca el servicio *Pesaje adicional de contenedores*, cuyo precio se incrementó en 328,6% respecto al 2015. Por último, como resultado de la revisión tarifaria de APM Terminals se desregularon los servicios de almacenamiento, los mismos que presentaron importantes incrementos destacando los servicios *Uso de área operativa – contenedores vacíos de transbordo* (+659,5%) y *Uso de área operativa – contenedores llenos excepto transbordo* (+532,9%).

En el 2016, se encontraron 24 contratos de acceso vigentes, de los cuales seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y dieciocho (18) para el servicio de practicaje. Asimismo, 23 contratos corresponden a renovaciones vía adendas, en las cuales se establecieron el mismo cargo que el contrato original. Esto es, USD 70,0 (sin IGV) y USD 0,0 (sin IGV) para el acceso a los servicios de remolcaje y practicaje, respectivamente. El único contrato nuevo que se firmó en el 2016 fue con la empresa Aldeberan Pilots S.A.C. correspondiente al servicio de practicaje.

Durante el 2016, la inversión reconocida fue de USD 110,6 millones, lo cual representó un nivel de cumplimiento de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión de 44,2%. Los pagos al Estado por concepto de aporte por regulación, retribución al Estado y asociación en participación de Empresa Nacional de Puertos - ENAPU ascendieron a S/. 33,6 millones.

Los resultados de los niveles de servicio y productividad en el 2016 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, comportamiento similar al registrado en el año 2015. El número de accidentes en el 2016 fue de 35, esto es, 18 accidentes menos que en el año anterior. Finalmente, el número de reclamos presentó una reducción al pasar de 1258 en el 2015 a 997 en el 2016.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. A inicios del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba compuesto 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 2016, la composición accionarial del Concesionario es la siguiente: APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%), con la diferencia, respecto al inicio de la Concesión, 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.

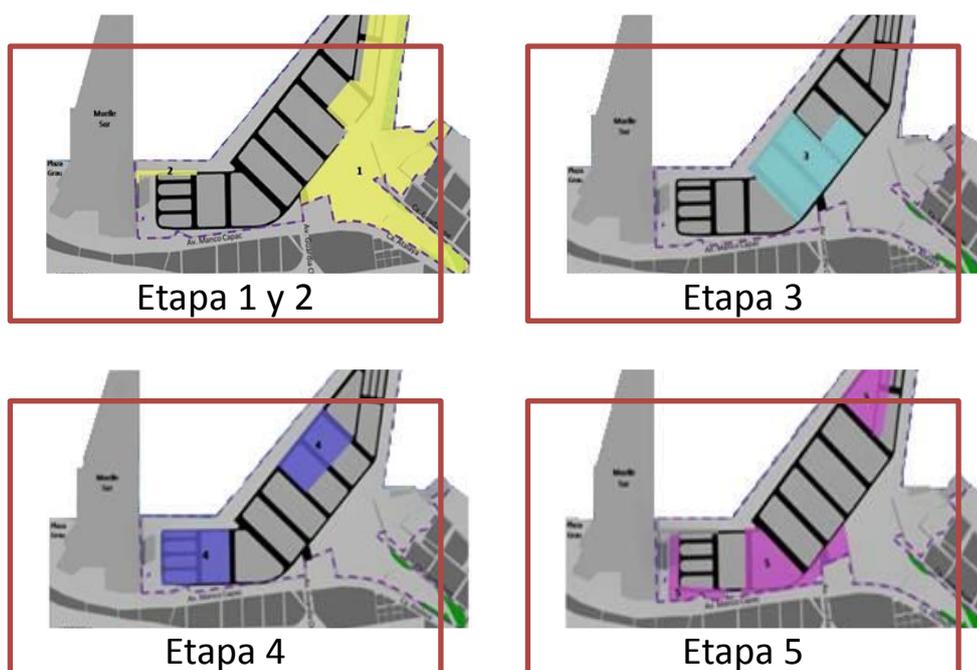


ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto

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. Cabe señalar que, 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). Sin embargo, 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. En cuanto a tarifas, se debe señalar que, 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 precio<sup>2</sup> o tarifa<sup>3</sup> 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 INDECOPI<sup>4</sup> 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 participación<sup>5</sup> 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 renta<sup>6</sup> 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 regulación<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

<sup>3</sup> El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual

<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.



### I.3. Área de Influencia

13. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera la mayor parte 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, 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, los cuales presentan las siguientes características:

**CUADRO N° 1: Características de la infraestructura portuaria de APM Terminals**

Muelle	Amarradero	Operación	Longitud (metros)	Ancho (metros)	Profundidad (metros)
Muelle 1	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	30
Muelle 2	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	82,8
Muelle 3	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	82,8
Muelle 4	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	30
Muelle 5	Lado A	Contenedores	390,0	12,0	207,2
	Lado C	Tanquero	207,2	11,0	
	Lado D	Contenedores	560,0	15,5	
Muelle 7	Lado A	Hidrocarburos	262,9	10,5	N/A
	Lado B		262,9	9,5	
Muelle 11		Multipropósito	280,0	15,5	

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

15. En cuanto al equipamiento, el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post-Panamax, dos (2) grúas pórtico STS Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas y dos (2) grúas de patio RTG<sup>8</sup>.

### I.5. Hechos de importancia

16. Durante el 2016 se presentaron los siguientes hechos de importancia:
- Mediante Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN, del 1 de junio de 2016, el Consejo Directivo aprobó el factor de productividad que será aplicado a los servicios regulados a la nave y a la carga ascendente a -9,63% anual<sup>9</sup>. Dicho factor de productividad estará vigente entre el 1 de julio de 2016 al 30 de junio de 2021. En esa misma resolución se establece que las tarifas topes serán aplicadas a cuatro canastas de servicios. Finalmente, se resuelve la desregulación de los servicios de almacenamiento en las categorías: (i) Por contenedor

<sup>8</sup> Página Web de APM Terminals. Visto el 6 de junio de 2017.

<sup>9</sup> Corregido por error material mediante resolución 037-2016-CD-OSITRAN.



lleno (del Día calendario 3 al 6 inclusive), (ii) Por contenedor transbordo (del día calendario 3 al 10 inclusive) y (iii) Por contenedor vacío (del día 3 al 6 inclusive).

- El 14 de diciembre de 2016, APM Terminals y la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) suscribieron un Acta de Recepción de Obra que recogió las observaciones y recomendaciones señaladas en el informe de opinión técnica remitida por OSITRAN a la APN, sin indicar cómo se efectuaría el proceso de subsanación de observaciones.
- El 15 de diciembre de 2016, se suscribió un acta complementaria de recepción en la cual se señaló que “La subsanación de las observaciones serán supervisadas y aprobadas conforme al Contrato de Concesión y al marco legal vigente”.



## II. OFERTA DE SERVICIOS

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. Los servicios estándar a la carga, comprenden 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 monopropietario, 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 SERVICIOS

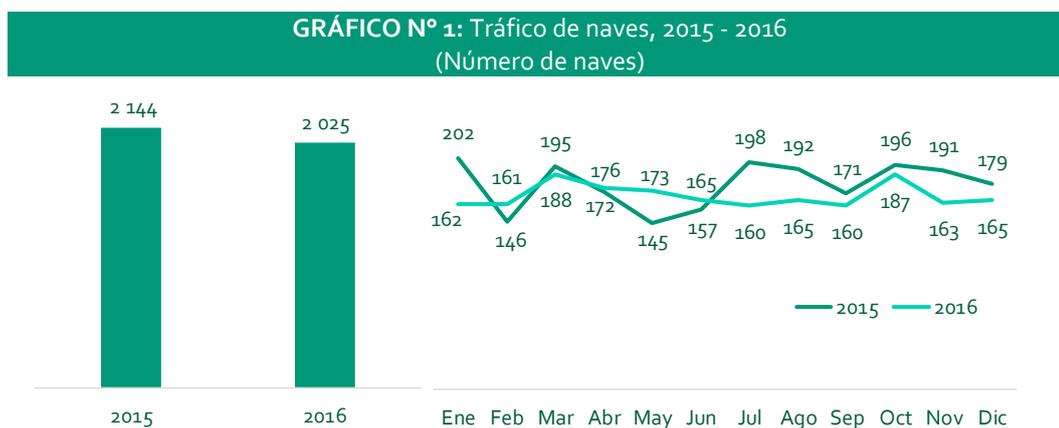
#### III.1. Principales clientes

28. En el 2016 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras, de las cuales podemos destacar MSC con un 16,9% del total de tráfico de carga, Maersk Line con 10,7%, Westeern Bulk Pte. Ltd. con 5,0% y Naviera Transoceanica S.A. con 4,2%<sup>10</sup>. Similarmente, en el 2015 la principal línea naviera fue MSC con un 13,7%, mientras que la segunda línea naviera más importante fue Maersk Line con un 8,0%.
29. Cabe señalar que las dos primeras líneas navieras tienen las características de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tienen vinculación económica con el Concesionario, a través de los accionistas APM Terminals (parte del Grupo Económico MAERSK<sup>11</sup>) y Callao Port Holding B.V. (parte del Grupo Económico MSC).

#### III.2. Tráfico de servicios

##### a) Servicio Estándar a la nave

30. Durante el año 2016, APM Terminals atendió a un total de 2 025 naves, 5,6% menos que lo registrado el año anterior (2 144 naves). Este menor número de naves se ha reflejado en la mayoría de meses a lo largo de todo el 2016; en efecto, como se desprende del Gráfico N° 1, salvo en los meses de febrero y mayo, el resto de meses se presentó un menor tráfico de naves con respecto al año anterior.
31. Asimismo, el tráfico de naves presentó la característica de que la mayoría de naves que han recalado son del tipo portacontenedores. En efecto, alrededor del 34,3% de las naves que recalaron en el 2016 son de este tipo, similar comportamiento se observó en el 2015, donde alrededor del 36,4% del total de naves fueron portacontenedores.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

32. Otra de las características que han presentado las naves que recalán en el TNM es que, si bien se ha presentado una reducción en la cantidad, la capacidad de las naves, en promedio, es mayor. Efectivamente, el 2016, las naves tienen una capacidad de 29 656 AB, en promedio, valor mayor a los 28 128 AB que se registró en el 2015.

<sup>10</sup> Estas participaciones están medidas en toneladas.

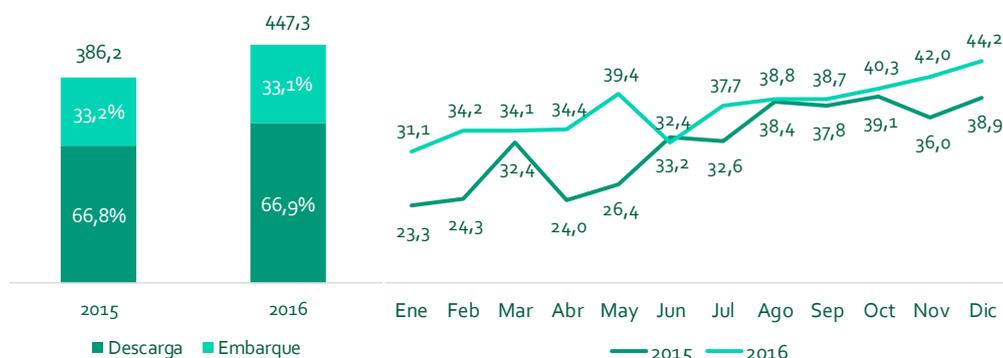
<sup>11</sup> <https://secure.ethicspoint.eu/domain/media/en/gui/102833/index.html>.



## b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

33. Durante el 2016, el Concesionario movilizó 477,3 mil TEU correspondiente al *servicio estándar de contenedores llenos*, lo cual representó un aumento de 15,8% con respecto al año anterior. Cabe señalar que este servicio está relacionado con la exportación e importación de carga en contenedores.
34. De otro lado, se pudo apreciar un aumento en el servicio de descarga de contenedores de 16,0% respecto al año anterior (medidos en TEU); asimismo, el embarque de contenedores registró un similar aumento, 15,4%, durante el mismo periodo. (Ver Gráfico N° 2). Por otra parte, los contenedores movinizados bajo la operación de descarga representaron el 66,9% del total, mientras que un 33,1% correspondió a contenedores embarcados.

**GRÁFICO N° 2: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores, 2015 - 2016**  
(Miles de TEU)



Fuente: APM Terminals.

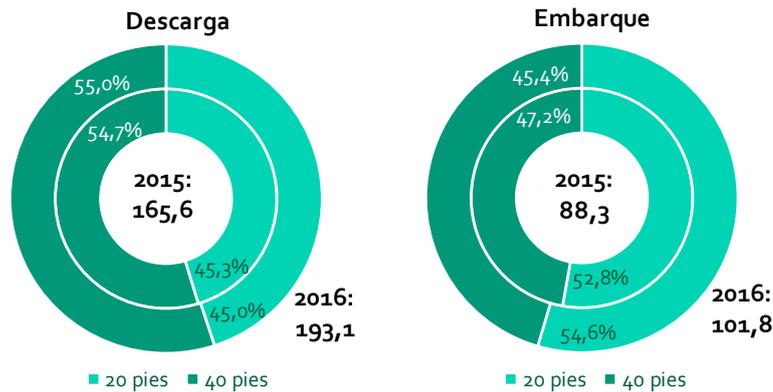
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

35. Si consideramos la cantidad demandada del servicio por las dimensiones de los contenedores, se puede observar que para el año 2016 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos movinizados, con una cifra que ascendió a 152,5 mil contenedores, los que representaron el 51,7%<sup>12</sup> del total de contenedores. Cabe señalar que durante el año 2015 se registró un comportamiento similar, teniendo en esa oportunidad una participación de 52,1%.
36. Por otro lado, 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 2016, el 55,0% de contenedores movinizados correspondió a este tipo de contenedores, característica presentada de manera similar en el año 2015. Caso contrario ocurre con la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación lo presentaron los contenedores de 20 pies, con un 52,8% y 54,6% para los años 2015 y 2016, respectivamente (Ver Gráfico N° 3).

<sup>12</sup> Esta participación esta medida en número de contenedores.



**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.

37. Finalmente, el servicio de descarga y embarque han presentado un aumento en el número de contenedores movilizados de 16,6% y 15,3%, respectivamente, en relación al año anterior.

### c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

38. En cuanto al *servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos*, se observa que la cantidad demandada se expandió en 53,6% respecto al 2015, pasó de movilizar 159,8 mil TEU en el 2015 a 245,4 mil TEU en el 2016, lo que se explica principalmente por un importante incremento en las operaciones de embarque (+62,4%). A ello se le debe sumar el incremento de 17,4% en las operaciones de descarga de contenedores vacíos, respecto al año anterior.

39. 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 2016 el 85,1% de los contenedores movilizados (medidos en TEU) corresponden a dicho tipo de operación (Ver Gráfico N° 4).

**GRÁFICO N° 4: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2015 -2016 (Miles de TEU)**



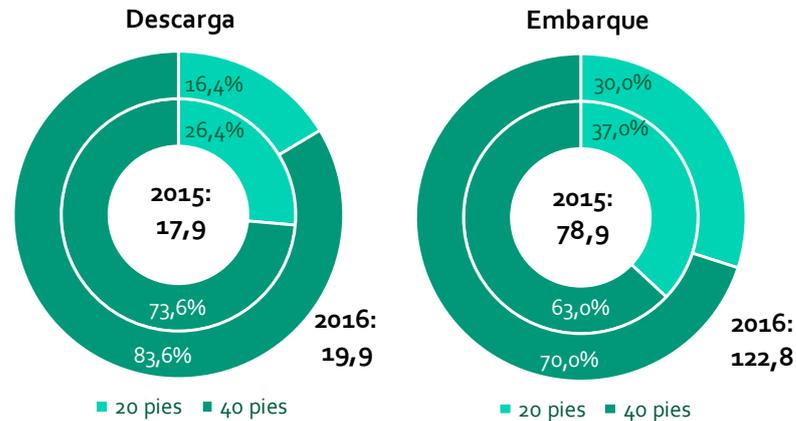
Fuente: APM Terminals.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

40. Considerando las dimensiones del contenedor, en el año 2016 el *servicio estándar Embarque/descarga de contenedores vacíos* se caracterizó por haber movilizado en su mayoría contenedores de 40 pies. En efecto, en dicho año se movilizaron 102,7 mil contenedores de 40 pies, los cuales representaron el 71,9% del total de contenedores movilizados.



41. Si se analiza dicho servicio por tipo 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 2016 la participación fue de 83,6% y 70,0% 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.

42. Finalmente, cabe señalar que la dinámica de este servicio está relacionada con la cantidad de embarque y descarga de contenedores llenos. En efecto, en la medida que exista un equilibrio entre los contenedores llenos que se descargan y embarcan, la movilización de contenedores vacíos es mínima. En este caso, y como se ha visto, el embarque de contenedores llenos tiene la característica de realizarse en contenedores, en su mayoría, de 20 pies. Sin embargo, la descarga de contenedores llenos se caracteriza por presentar, en su mayoría, contenedores de 40 pies. Por lo que existe un exceso de contenedores de 40 pies lo cual se ve reflejado en el importante embarque de contenedores vacíos de 40 pies tal como se presenta en el Gráfico 5.

#### d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

43. Los contenedores movilizados a través del servicio estándar de transbordo de contenedores (vacíos y llenos) presentaron un incremento de 319,7% con respecto al año anterior, pasando de 42,5 mil TEU a 178,4 mil TEU, lo que se explica tanto por el incremento en la movilización de contenedores llenos y vacíos, los cuales tuvieron una expansión de 248,7% y 526,1%, respectivamente, en comparación al 2015.
44. De otro lado, del Gráfico 6 se observa que, al igual que en el 2015, la participación de contenedores llenos en este servicio tiene una mayor importancia relativa, alcanzando en el 2016 el 61,8%.



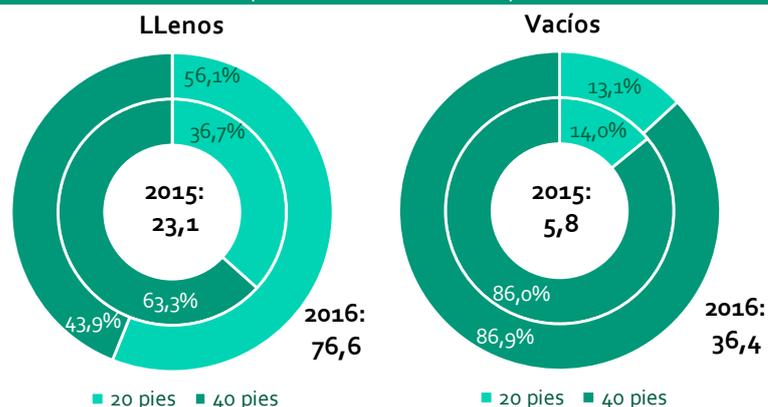
**GRÁFICO N° 6: Servicio estándar de transbordo de contenedores, 2015 -2016**  
(Miles de TEU)



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

45. De otro lado, si medimos la cantidad demandada por el número de contenedores, el *servicio estándar de Transbordo* también presentó un aumento respecto al año anterior. En efecto, el 2016 se movilizaron 113 mil contenedores, mientras que en el 2015 se registraron 28,9 mil contenedores (+291,1%). Dicha expansión fue consecuencia, principalmente, del aumento en la movilización de contenedores llenos que se transbordan, cuya expansión alcanzó un 231,6%.
46. De otro lado, los contenedores vacíos transbordados se caracterizan por presentar una importante participación de contenedores de 40 pies (86,9% en el 2016). Por su parte, los contenedores llenos que se transbordan han cambiado su estructura de participación; en el 2015, la mayor movilización la presentaban contenedores de 20 pies -con una participación de 63,3%- , mientras que, en el 2016, la mayor participación la presentan los contenedores de 40 pies que presentan una participación de 56,1%.

**GRÁFICO N° 7: Servicio estándar de transbordo de contenedores**  
(Miles de Contenedores)



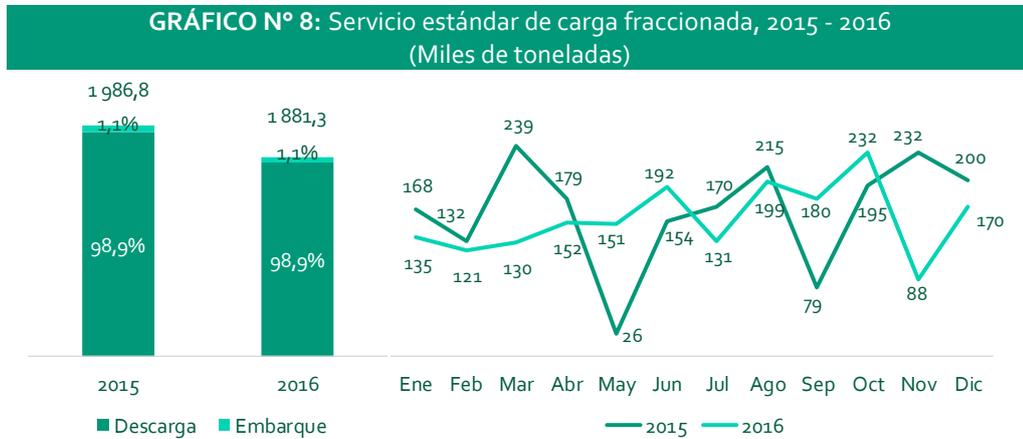
Fuente: APM Terminals.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

#### e) Servicio estándar de carga fraccionada

47. En el 2016 APM Terminals movilizó 1 881,3 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga presentó una reducción de 5,3% respecto al año anterior, como consecuencia, principalmente, de una reducción en la operación de descarga. En efecto, las operaciones de descarga y embarque movilizaron 1 861,4 mil toneladas (-5,2%) y 19,9 mil toneladas (-11,7%), respectivamente.



48. Como puede apreciarse, la principal operación que se ha realizado en los dos últimos años en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2015 esta operación representó el 98,9% de la carga fraccionada movilizada y el 2016 registró similar participación.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

49. En términos mensuales, la carga fraccionada movilizada en el 2016 registró un comportamiento más estable que el año anterior, presentando una menor desviación estándar. Asimismo, el mayor y menor tráfico mensual se presentó en los meses de octubre y noviembre respectivamente.
50. Finalmente, el 2016, también se ha movilizado carga fraccionada a través del servicio de transbordo, el mismo que ascendió a 1 888,3 toneladas, mientras que en el 2015 fue de 2 378,9 toneladas, lo que representó una reducción de 20,6%.

#### f) Servicio estándar de carga sólida a granel

51. 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 2015 la participación de la descarga en el total de dicho servicio alcanzó el 99,8%, la cual se incrementó en el 2016 alcanzando el 100,0%. Lo que estaría indicando que este terminal es utilizado básicamente para los procesos de importación de carga sólida a granel. Adicionalmente, la carga movilizada presentó un incremento de 11,7% respecto al año anterior.



**GRÁFICO N° 9: Servicio estándar de carga sólida a granel, 2015 - 2016**  
(Miles de toneladas)

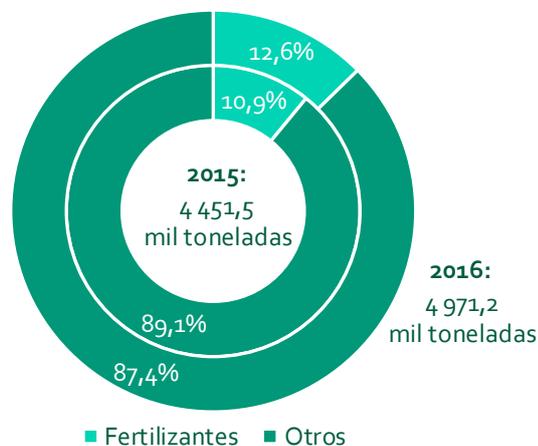


Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

52. En términos mensuales, agosto fue el mes con mayor carga movilizada en el 2016 (539,3 miles de toneladas), en contraste, diciembre fue el mes con menor carga movilizada (284,7 miles de toneladas). De otro lado, del Gráfico N° 9 se puede observar que, en los dos últimos años, en los primeros meses se moviliza, en promedio, menor carga sólida a granel que en los últimos meses del año. Así, en el 2016 el promedio mensual de los primeros seis meses es 382,8 mil toneladas monto menor en comparación con las 445,7 mil toneladas movilizadas en el segundo semestre. De igual manera, en el 2015, el promedio del primer semestre fue de 319,1 mil toneladas y del segundo semestre 422,8 mil toneladas.

**GRÁFICO N° 10: Productos de carga sólida a granel**  
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

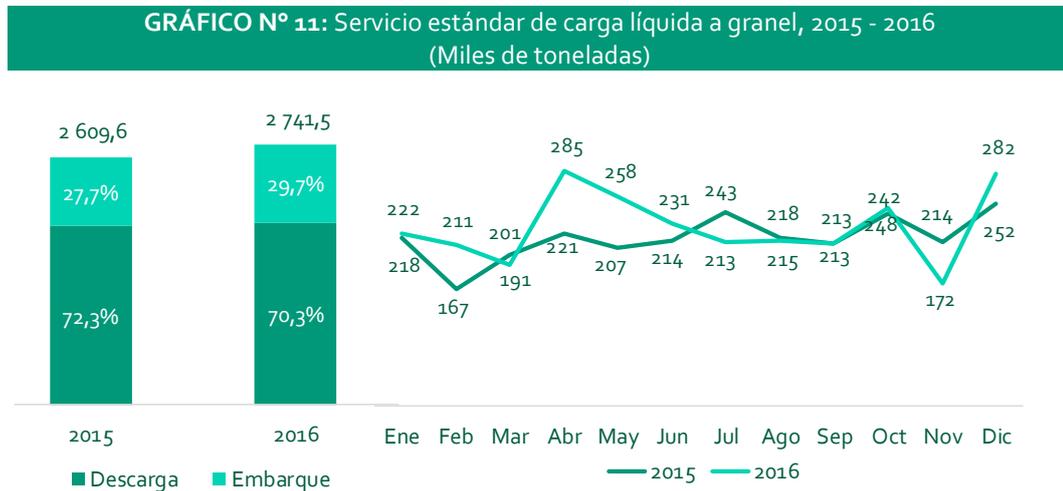
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

53. En cuanto a los productos movilizados, luego de que APM Terminals dejó de movilizar concentrados de minerales, el producto que presenta mayor participación son los fertilizantes, que, en el 2016, pasó a representar el 12,6% de la carga movilizada, participación mayor a la presentada en el 2015 (10,9%).



### g) Servicio estándar de carga líquida a granel

54. La cantidad demandada por el Servicio Estándar de carga líquida a granel ha presentado una expansión del orden del 5,1% respecto al año anterior, pasando de 2,6 millones de toneladas en el 2015 a 2,7 millones en el 2016. Este tipo de carga se caracteriza por presentar una mayor participación de la operación de descarga que en el 2015 y 2016, representaron el 72,3% y 70,3%, respectivamente.



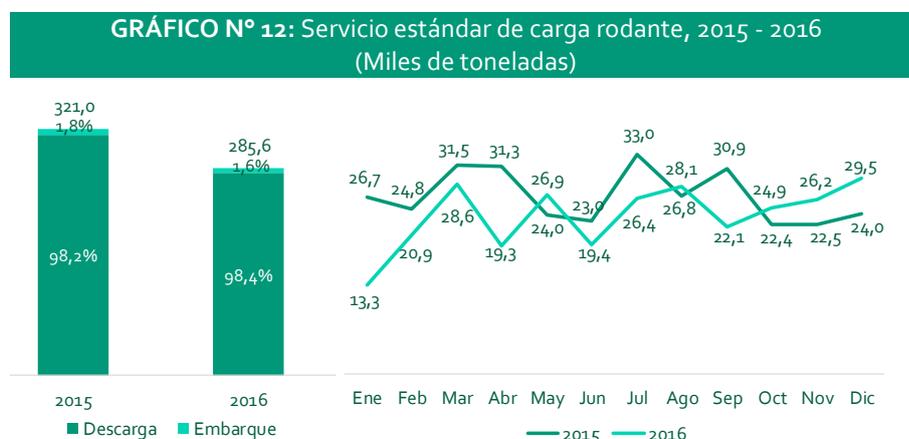
Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

55. En términos mensuales, la evolución de la carga líquida a granel se destaca por el importante volumen de carga movilizada en el mes de abril y diciembre de 2016.

### h) Servicio estándar de carga rodante

56. La cantidad demandada del servicio estándar de carga rodante durante el 2016 presentó una disminución respecto al año anterior. En particular, este tipo de carga dejó de movilizar 35,4 mil toneladas, lo que representó una caída de 11,0% 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 de 98,2% y 98,4% en el año 2015 y 2016, respectivamente.



Fuente: APM Terminals.

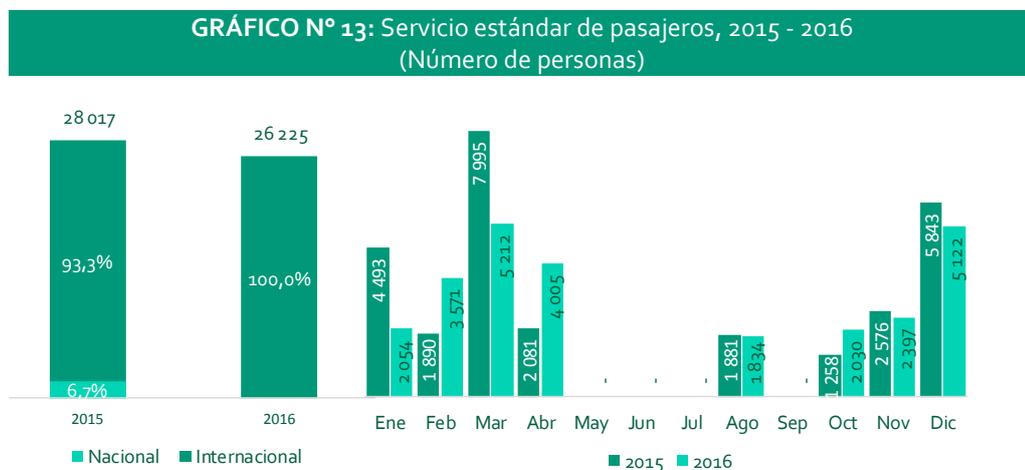
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



57. El flujo mensual de carga rodante movilizada se muestra menos estable en el 2016 que el 2015, es decir, presenta una mayor desviación estándar. En el mes de diciembre de 2016 se presentó el mayor flujo de carga movilizada (29,5 miles de toneladas); en contraste con ello, en el mes de enero se presentó el menor flujo de carga rodante (13,3 miles de toneladas).

#### i) Servicio estándar de pasajeros

58. La cantidad demandada por el *servicio estándar de pasajeros* se redujo en el 2016 en un 6,4% respecto al 2015, ello como consecuencia de que no se registró flujo de pasajeros de ámbito nacional, a diferencia del 2015, en el que representó el 6,7% del total de pasajeros transportados. Asimismo, debe señalarse que la demanda por este servicio se ha caracterizado en los últimos años por presentar una mayor participación de pasajeros de ámbito internacional; en efecto, el 2015 y 2016 los pasajeros de procedencia internacional tienen una participación de 93,3% y 100,0%, respectivamente.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

59. Finalmente, en relación a la evolución del flujo mensual se observa que de los meses de mayo, junio, julio y setiembre no existe flujo de pasajeros (nacional e internacional). Esta característica se manifiesta tanto en el 2015 como en el 2016. Asimismo, el mes de marzo de ambos años presenta el mayor flujo de pasajeros.



## IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

### IV.1. Tarifas

60. 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.
61. 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.
62. 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.

63. 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.
64. 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.
65. Al respecto, los cinco primeros años de la concesión se cumplieron en el 2016, por lo que mediante Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN del 01 de junio de 2016 se aprueba el factor de productividad aplicable para los servicios regulados a la nave y la carga ascendente a -9,63% anual. Asimismo, y de acuerdo a lo establecido en el REMA, el Concesionario puede aplicar las tarifas tope a un conjunto de servicios (canasta), las cuales se definieron de la siguiente manera: (i) Servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros.
66. Según lo anterior, las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la tarifa tope, pero que evaluada de manera conjunta con la tarifa de los otros servicios que conforman la misma canasta, no debería superar la referida tarifa tope. Ahora bien, la determinación de qué servicio o servicios presentan una mayor o menor variación que la tarifa tope queda a libre determinación del Concesionario.
67. Así, tal como se muestra en el Cuadro N°2, en el año 2016, los servicios de re-estiba de carga rodante vía nave y vía muelle, y el servicio de alquiler de amarradero que pertenecen a la canasta "Servicios Regulados a la nave", presentaron incrementos bastantes distintos,



ascendiendo los mismos a 333,3%, 399,9% y 9,5% respectivamente. Esto puede ser explicado por la importancia relativa que tienen dichos servicios en el ingreso del Concesionario. Efectivamente, el servicio de re-estiba, al presentar una ponderación poco significativa, puede presentar una variación mayor dado que no afectaría de manera importante la variación de la tarifa de la canasta. Sin embargo, el servicio uso de alquiler que tiene un mayor peso relativo presenta una variación inclusive menor al factor de productividad.

**CUADRO N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2015 - 2016  
(USD, sin IGV)**

SERVICIOS A LA NAVE					
Servicios	01/07/2015	22/07/2016	Servicios	01/07/2015	22/07/2016
<b>Servicio Estándar a la nave</b>					
Uso o alquiler de amarradero	0,74	0,81			
<b>Reestiba para carga rodante</b>			<b>Reestiba para carga fraccionada</b>		
vía nave	3,00	13,00	vía nave	3,26	6,50
vía muelle	5,25	26,20	vía muelle	4,18	13,00
Con grúa pórtico de muelle			Sin grúa pórtico de muelle		
<b>Embarque o descarga de contenedores</b>			<b>Embarque o descarga de contenedores</b>		
vacíos 20 pies	75,78	83,85	vacíos 20 pies	56,83	63,64
vacíos 40 pies	113,66	125,76	vacíos 40 pies	85,25	95,47
<b>Transbordo de contenedores dentro del terminal</b>			<b>Transbordo de contenedores dentro del terminal</b>		
Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	75,78	83,85	Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	56,83	63,64
Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	113,66	125,76	Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	85,25	95,47
SERVICIOS A LA CARGA EN CONTENEDORES					
Servicios	01/07/2015	22/07/2016	Servicios	01/07/2015	22/07/2016
<b>Embarque o descarga de contenedores - grúa pórtico</b>			<b>Embarque o descarga de contenedores - sin grúa pórtico</b>		
Llenos 20 pies- porción nave	15,00	16,58	Llenos 20 pies- porción nave	2,50	5,00
Llenos 20 pies - porción tierra	79,71	88,07	Llenos 20 pies - porción tierra	68,54	76,00
Llenos 40 pies- porción nave	15,00	16,58	Llenos 40 pies- porción nave	1,25	5,00
Llenos 40 pies - porción tierra	127,07	140,41	Llenos 40 pies - porción tierra	105,31	116,50
SERVICIOS A LA CARGA FRACCIONADA, RODANTE Y A GRANEL					
Servicios	01/07/2015	22/07/2016	Servicios	01/07/2015	22/07/2016
<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	5,39	6,23	Embarque o descarga- porción tierra	26,50	29,67
<b>Servicio estándar a granel líquido</b>			<b>Servicio estándar a granel sólido</b>		
Embarque o descarga	1,18	1,35	Embarque o descarga	3,94	4,32
<b>Servicio especial regulado de carga de proyecto</b>			<b>Servicio especial regulado de carga fraccionada peligrosa</b>		
Embarque o descarga - con grúa móvil	13,89	16,65	Tratamiento especial directo con equipamiento y P.A.	11,07	12,05
Embarque o descarga - sin grúa móvil	13,08	14,47	Tratamiento especial indirecto con equipamiento y P.A.	18,98	19,82
<b>Provisión de equipos para incrementar productividad</b>			<b>Servicio especial uso de barrera de contención</b>		
Rendimiento igual o mayor a 305 t/h	8,41	9,25	Uso de barrera de contención	428,92	533,02
Rendimiento igual o mayor a 406 t/h	8,9	9,74			
Rendimiento igual o mayor a 610 t/h	9,84	10,68			
SERVICIOS A PASAJEROS					
Servicios	01/07/2015	22/07/2016			
<b>Servicio estándar para pasajeros</b>	8,43	9,32			

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

68. De igual manera, los servicios que pertenecen a la canasta de "Servicios Regulados a la carga en contenedores" presentaron diferentes incrementos. Así, los servicios vinculados a las operaciones con grúa pórtico (+10,5%) presentaron menor variación que los servicios con operaciones sin grúa pórtico (+14,0). Del mismo modo, los servicios que conforman la canasta de carga fraccionada, rodante y a granel presentan diferencias en las variaciones de sus tarifas, destacando el servicio de uso de barrera de contención por su mayor incremento, éste aumentó un 24,3% más que el año anterior.
69. Finalmente, la canasta "Servicios Regulados a pasajeros" está conformada por un solo servicio, el servicio estándar para pasajeros, el cual se incrementó en 10,6%, respecto al 2015.



70. Cabe señalar que en la composición de algunas canastas se encuentran servicios especiales regulados, los mismos que presentan esta característica porque se ha identificado que no existe condiciones de competencia en el mercado en que se brinda. En efecto, como se ha descrito en párrafos anteriores, el Contrato de Concesión establece que antes de la prestación de nuevos servicios por parte del Concesionario, la autoridad de la competencia (INDECOPI) deberá identificar si existe condiciones de competencia dentro del mercado que se desea brindar dicho servicio, en el caso no exista esta condición, el servicio deberá prestarse bajo un régimen regulado.
71. Finalmente, es importante señalar que existen otros servicios especiales regulados que no se han sido incorporados dentro del cuadro anterior toda vez que presentan tarifas cero y, por tanto, cualquier ajuste –sea esto por inflación o factor de productividad- no le representa algún cambio. Cabe señalar que el establecimiento de estas tarifas fue resultado de la propuesta de APM Terminals para obtener en la concesión del Terminal Norte Multipropósito.

Estos servicios son:

- Movilización de escotillas (*ISO Hatches*)
- Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 y 40 pies
- Re-estiba vía muelle - contenedor 20 y 40 pies
- Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies
- Energía - contenedor 20 y 40 pies
- Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies
- Energía - contenedor 20 y 40 pies
- Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies
- Montaje y desmontaje de sistema *clip on* en *reefer Gensets*.
- Movimientos extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud del cliente o de las Autoridades
- Inspección de la carga con uso de grupos o cuadrillas - contenedor 20 y 40 pies
- Inspección de la carga con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies

#### IV.2. Precios

72. Los servicios especiales no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y APM Terminals está facultado a cobrar un precio por ello. Estos, al igual que los servicios regulados, se pueden agrupar en servicios especiales en función a la nave y en función a la carga.
73. Al respecto, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 4, durante el 2016 se generaron cuatro (4) servicios especiales nuevos, de los cuales uno se encuentra relacionado a la carga fraccionada, otro con la carga rodante y el resto a cualquier tipo de carga, tales como, *Desembarque provenientes de la limpieza y Gestión de residuos sólidos*.
74. Sin perjuicio de lo anterior, cabe precisar que los seis servicios especiales vinculados a la carga en contenedores que se muestran en el Cuadro N° 4 y que, aparentemente recién se prestan a finales del 2016, ya los prestaba APM Terminals, pero estaban en el grupo de servicios especiales en función a la carga con los mismos precios, como se verá más adelante.
75. En cuanto a la evolución de los servicios especiales no regulados se puede apreciar que la mayor cantidad de variaciones en los precios se presenta en julio de 2016. Así, el mayor incremento en términos porcentuales se da en el servicio *suministro de servicio telefónico* que alcanza el 16,7%



respecto al 2015. Del mismo modo, los precios de los servicios *transbordo de carga fraccionada* y *suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba* presentaron un incremento de 10,3% y 8,3%, respectivamente.

**CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales no regulados en función a la nave, 2015 - 2016**  
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:			
		01/07/2015	18/01/2016	01/07/2016	12/12/2016
<b>Servicios especiales a carga en contenedor</b>					
Provisión de grúa móvil para incrementar productividad	Por grúa/turno	2 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0
Contenedores alto cubicaje (high cube 9'6" altura)	Por contenedor	15,0	15,0	16,0	16,0
Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave	Por contenedor	8,0	8,0	8,0	8,0
Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba	Por contenedor	60,0	60,0	65,0	65,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU				210,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU				102,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU				132,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov				150,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov				250,0
<b>Servicios especiales a carga fraccionada</b>					
Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo	Por tonelada		15,8	17,4	17,4
Desconsolidación/Consolidación de MAFI's	Por MAFI	75,0	75,0	75,0	75,0
<b>Servicios especiales a carga rodante</b>					
Transbordo de carga rodante - ciclo completo	Por tonelada			61,9	61,9
<b>Otros servicios a la nave</b>					
Limpieza de bodegas de las naves	Por cuadrilla	500,0	500,0	500,0	500,0
Desembarque provenientes de la limpieza	Por m3		250,0	250,0	250,0
Gestión de residuos sólidos	Por camión		1 900,0	1 900,0	1 300,0
Desembarque de desechos sólidos	Por m3	350,0	350,0	350,0	350,0
Suministro agua	Por Tonelada	6,0	6,0	7,0	7,0
Suministro de servicio telefónico	Por actividad				Por Cotización

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ No se ha considerado el tarifario del 28/05/2016 (Versión 4.2) y 07/07/2016 (Versión 5.0) toda vez que no presenta cambios en los servicios especiales presentados en el Cuadro 4.

76. Cabe destacar que, en diciembre de 2016, se presentó una importante reducción en el precio del servicio *desembarque de desechos sólidos*, pasando de USD 1 900 en enero de 2016 a USD 1 300, lo que representó una disminución de 31,6%.
77. De otro lado, el procedimiento de revisión de tarifas de APM Terminals determinó la existencia de condiciones de competencia en algunos servicios de almacenamiento que se encuentran en función a la nave, tales como, almacenamiento de contenedores de transbordo (del día 3 al 10 inclusive) y almacenamiento de contenedores vacíos (del día 3 al 6 inclusive). Por lo que se resolvió la desregulación de dichos servicios.
78. El Cuadro N° 5 muestra el resultado de la desregulación de los referidos servicios. Al respecto, se observa que, luego de la desregulación, los precios de los servicios desregulados presentaron importantes incrementos. Por ejemplo, luego de la desregulación del servicio *Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo* su precio aumentó en 659,5% respecto de la tarifa regulada. En esa misma línea, los servicios *Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)* y *Uso de área operativa - contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)* se incrementaron en 406,3% luego de su desregulación.
79. Adicionalmente, la desregulación ha generado que parte de los servicios *Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo* y *Uso de área operativa - contenedores llenos de transbordo* que no se encontraban bajo regulación reduzcan su precio. En particular, el Día 11 de los referidos servicios pasaron de USD 50,0 a USD 15,0 después de la desregulación.



**CUADRO N° 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2015 - 2016**  
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		01/07/2015	01/07/2016
<b>Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)</b>			
48 horas para importación y/o descarga		Libre	
Días: 3 - 6 (tarifa por día) ( <b>desregulado</b> )	TEU/Día	1,58	8,00
Día : 7 (precio por día)	TEU/Día	30,00	30,00
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	10,00	12,00
<b>Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)</b>			
72 horas para exportación y/o emabrque		Libre	
Días: 4 - 6 (tarifa por día) ( <b>desregulado</b> )	TEU/Día	1,58	8,00
Día : 7 (precio por día)	TEU/Día	30,00	30,00
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	10,00	12,00
<b>Uso de área operativa - contenedores llenos de transbordo</b>			
48 horas para exportación y/o emabrque		Libre	
Días: 3 - 10 (tarifa por día) ( <b>desregulado</b> )	TEU/Día	3,16	12,00
Día : 11 (precio por día)	TEU/Día	50,00	15,00
Día : 12 en adelante (precio por día)	TEU/Día	15,00	15,00
<b>Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo</b>			
48 horas para exportación y/o emabrque		Libre	
Días: 3 - 10 (tarifa por día) ( <b>desregulado</b> )	TEU/Día	1,58	12,00
Día : 11 (precio por día)	TEU/Día	50,00	15,00
Día : 12 en adelante (precio por día)	TEU/Día	15,00	15,00

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

80. En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, en el Cuadro N° 6 se puede apreciar que solo los servicios vinculados a la carga en contenedores y carga fraccionada han presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio *Pesaje adicional de contenedores* que pasó de USD 21,0 (por contenedor) en julio de 2015 a USD 90,0 (por contenedor) en julio de 2016, lo que representó un aumento de 328,6%. Asimismo, el servicio *Colocación de precintos* se incrementó en 41,2% respecto al 2015.
81. Por su parte, los servicios *Movilización extra* y *Manipuleo por registro de carga* que están relacionados con la carga fraccionada presentaron un incremento de 12,9%. Cabe mencionar que en diciembre de 2016 APM Terminals empezó a brindar un servicio especial nuevo no regulado *Inspección o revisión adicional de precinto* a un precio de USD 12,0.



**CUADRO N° 5: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2015 - 2016  
(USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:		
		01/07/2015	01/07/2016	12/12/2016
<b>Servicios especiales a carga en contenedores</b>				
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU	200,0	210,0	210,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU	100,0	102,0	102,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU	130,0	132,5	132,5
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov	150,0	150,0	150,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov	250,0	250,0	250,0
Servicio de colocación de precintos	Por precinto	8,5	12,0	12,0
Colocación o remoción de etiquetas	Por Contenedor	8,5	9,0	9,0
Pesaje adicional de contenedores	Por Contenedor	21,0	90,0	90,0
Inspección o revisión adicional de precinto	Por precinto			12,0
Inspección y monitoreo - contenedor de 20 y 40 pies	Por evento	16,0	16,0	16,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores secos	Por Contenedor	160,0	160,0	160,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer	Por Contenedor	530,0	530,0	530,0
Reparación de contenedor	Por actividad	Por Cotización		
<b>Servicios especiales a carga fraccionada</b>				
Uso de deposito simple. Días: 1 - 30 (precio por mes o fracción de mes)	m2	10,5	10,5	10,5
Movilización extra	Por tonelada	3,1	3,5	3,5
Manipuleo por registro de carga	Por tonelada	3,1	3,5	3,5
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's	Por MAFI	250,0	250,0	250,0
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1100,0	1100,0	1100,0
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0	21,0
<b>Servicios especiales a carga rodante</b>				
Manipuleo por registro de carga rodante	Por tonelada	10,5	10,5	10,5
Movimiento extra de carga rodante	Por tonelada	2,1	2,1	2,1
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's	Por MAFI	250,0	250,0	250,0
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1100,0	1100,0	1100,0
<b>Servicios especiales a la carga sólida a granel</b>				
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0	21,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ No se ha considerado el tarifario del 28/05/2016 (Versión 4.2), 07/07/2016 (Versión 5.0) 12/12/2016 (Versión 5.1) toda vez que no presenta cambios en los servicios especiales presentados en el Cuadro 6.

82. Al igual que en el caso de los servicios en función a la nave, dentro del proceso de revisión de tarifas de APM Terminals se determinó la existencia de condiciones de competencia en el servicio de almacenamiento en función a la carga, tal como el servicio de almacenamiento para contenedores llenos (del día 3 al 6 inclusive). Ello condujo a que dicho servicio sea desregulado.
83. Al respecto, se observó que este servicio pasó de USD 3,16 en julio de 2015 (tarifa regulada) a USD 20,0 en julio de 2016 (desregulado), lo que representó un aumento de 532,9%. Adicionalmente, se muestra que el día 7 del mismo servicio (que no estaba regulado), antes de la desregulación tenía un precio de USD 180,0 (por TEU) y luego de la desregulación se redujo a USD 70,0, lo que significó una disminución de 61,1%.



**CUADRO N° 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2015 - 2016**  
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		01/07/2015	01/07/2016
<b>Uso de área operativa - contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo)</b>			
48 horas para importación y/o descarga		Libre	
Días: 3 - 6 (tarifa por día) <b>(desregulado)</b>	TEU/Día	3,16	20,00
Día : 7 (precio por día)	TEU	180,00	70,00
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,00	30,00
<b>Uso de área operativa - contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo)</b>			
72 horas para exportación y/o emabrque		Libre	
Días: 4 - 6 (tarifa por día) <b>(desregulado)</b>	TEU/Día	3,16	20,00
Día : 7 (precio por día)	TEU	180,00	70,00
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,00	30,00

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

### IV.3. Cargos de Acceso

84. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (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.
85. Al cierre del 2016, se encontraron 24 contratos de acceso vigentes para la prestación de los servicios de practicaje y remolcaje. De dichos contratos, seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y dieciocho (18) para el servicio de practicaje. Asimismo, 23 contratos corresponden a renovaciones vía adendas. En efecto, el único contrato nuevo que se firmó en el 2016 fue con la empresa Aldeberan Pilots S.A.C. correspondiente al servicio de practicaje.
86. Estas renovaciones e incluso el nuevo contrato se dieron bajo el mismo monto del cargo de acceso, esto es, USD 70,0 (sin IGV) para el caso de remolcaje y USD 0,0 para el caso de practicaje.



**CUADRO N° 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2016**

Empresa	Desde	Hasta	Renovación	Monto (USD, sin IGV)
<b>Remolcaje</b>				
Ian Taylor Perú S.A.C.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 5	70,0
Petrolera Transoceánica S.A.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 5	70,0
Trabajos Marítimos S.A.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 5	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 4	70,0
Petrotankers S.A.C.	08/03/2016	07/03/2017	Adenda N° 4	70,0
Svitzer Andino S.A.	06/05/2016	05/05/2017	Adenda N° 1	70,0
<b>Prácticaje</b>				
Maritime & Services S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Agencias Universales de Perú S.A. – Agunsa	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Argos Marine E.I.R.L.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Corporación de Prácticos	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Empresa Marítima del Sur	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Océano Agencia Marítima S.A.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Prácticos Marítimos S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Pratmar S.R.L.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Quality Maritime Services E.I.R.L.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Rigel Pilots S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Servicios y Operaciones Marítimas Inka EIRL	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Trabajos Marítimos S.A.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Triton Maritime Services S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 5	0,00
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 3	0,00
Loyola Alvarez, Jaime EIRL	01/07/2016	30/06/2017	Adenda N° 1	0,00
Aldebaran Pilots S.A.C.	15/07/2016	30/06/2017	Contrato	0,00

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

87. Finalmente, existen empresas que vienen operando como usuarios intermedios desde el inicio de la concesión, tales como, Ian Taylor S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A., Trabajos Marítimos S.A., Inversiones Marítimas CPT Perú S.A. y Petrotankers S.A.C, que brindan el servicio de remolcaje. Así como, once (11) empresas brindando el servicio de practicaje.



## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

88. En el año 2016, al igual que en años anteriores las inversiones consistieron en obras civiles, equipamiento y tecnología informática. Así, durante el 2016, se continuó con las inversiones en obras físicas de la Etapa 1 y 2 del Contrato de Concesión. Adicionalmente, el Concesionario y la APN suscribieron un Acta de Recepción de Obras que recogió las observaciones y recomendaciones señaladas en el informe de opinión técnica que OSITRAN remitió a la APN<sup>33</sup>.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

89. En el 2016, las inversiones reconocidas fueron de USD 110,6 millones (incluido IGV), lo cual implicó que las inversiones acumuladas asciendan a USD 390,4 millones (incluido IGV), lo cual representa el 44,2% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión.

### V.2. Pagos al Estado

90. 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.
91. 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.
92. Adicionalmente, como parte del Contrato de Concesión se suscribió el Contrato de Asociación en Participación entre APM Terminals, actuando como asociante y ENAPU como asociado. El referido contrato establece, entre otros, las obligaciones y derechos de cada una de las partes, el plazo de vigencia y causales de resolución. En virtud de ello, APM Terminals concede a ENAPU una participación en los resultados obtenidos por la explotación del Terminal Norte Multipropósito del Callao, la cual asciende a 17,01% de las utilidades anuales antes de impuestos, calculada en base a los estados financieros auditados del asociante.

<sup>33</sup> Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



93. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APM Terminals<sup>14</sup>

<b>CUADRO N° 8: Pagos al Estado, 2015 - 2016</b> (Miles de Soles)		
<b>Concepto</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Aporte por regulación	3 761,39	4 509,41
Retribución al Estado	11 279,85	13 529,61
ENAPU	12 707,54	15 560,62
<b>Total</b>	<b>27 748,8</b>	<b>33 599,6</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

94. El pago al Estado realizado en el 2016, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, superó los S/. 33,5 millones, monto 21,1% mayor que el pagado en el año 2015.

<sup>14</sup> Según los Estados Financieros Auditados de ENAPU.



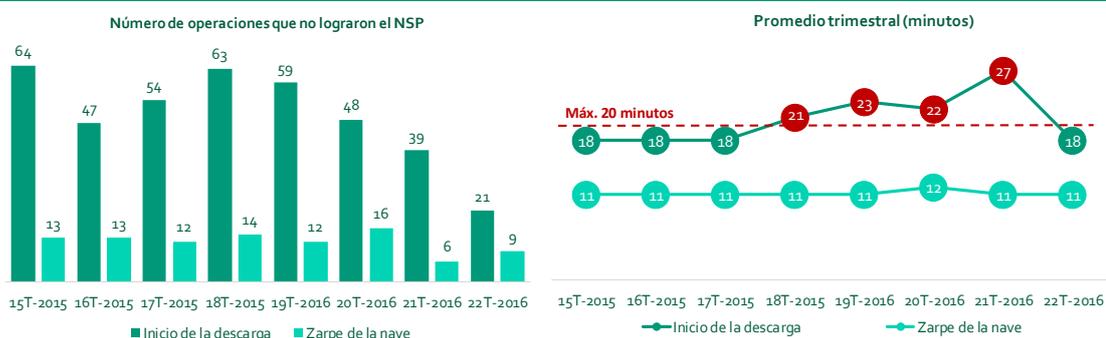
## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

95. 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

96. 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. Cabe señalar que el primer y segundo trimestre de la explotación de la concesión será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registró a partir del tercer trimestre.
97. El referido anexo describe dos indicadores de niveles de servicio y productividad que debe cumplir el Concesionario sobre la atención a las naves. La primera es el tiempo que debe demorar APM Terminals para que se realice el inicio de la descarga<sup>15</sup> y el segundo corresponde al tiempo de zarpe de la nave<sup>16</sup>. Dichos indicadores se evalúan de dos maneras, por operación individual y en promedio trimestral. Sobre la primera forma de medición, en ambos indicadores, el Concesionario no debe superar el tiempo de 30 minutos de tolerancia por operación. En cuanto al promedio trimestral, este no debe ser superior a los 20 minutos en promedio.
98. El Gráfico N° 15 muestra qué, en ambos indicadores, el Concesionario ha presentado operaciones individuales que no han alcanzado lo comprometido contractualmente (máximo de 30 minutos). En efecto, el indicador *Tiempo para el inicio de descarga*, ha presentado entre 21 a 59 operaciones por trimestre en los que se no se alcanzó el nivel de servicio y productividad requerido. Asimismo, el indicador *Tiempo para el zarpe de la nave*, presentó entre 6 a 16 operaciones por trimestre que no cumplieron con lo señalado en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.

**GRÁFICO N° 15: Niveles de servicio y productividad relacionados con la nave, 2015 - 2016**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

<sup>15</sup> Es el tiempo para el inicio de las maniobras de descarga, computándose desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias.

<sup>16</sup> Es el tiempo para el zarpe de la nave computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias, hasta realizarse el desamarre respectivo.



99. Del referido gráfico también se observa que el comportamiento descrito para el año 2016, también se presentó en el año 2015; sin embargo, la diferencia se presenta es que en el 2016 existe una ligera reducción en el número de operaciones que no lograron los niveles de servicio acordados. Así, para el indicador *Tiempo de zarpe de la nave*, en los dos últimos trimestres existieron seis (6) y nueve (9) operaciones, esta cantidad de operaciones son menores a todos los presentados en el 2015.
100. Similarmente, en el caso del indicador *Tiempo para el inicio de la descarga*, el Gráfico N° 15 muestra una tendencia decreciente, en todo el 2016, del número de operaciones que sobrepasan el tiempo contractualmente (máximo 30 minutos por operación). Así, en el último trimestre del 2016, el número de operación que sobrepasaron dicho tiempo fue de 21 operaciones, cantidad de operaciones menor a la de los dos últimos años. En cuanto al promedio trimestral se observa que, en el 2016, el indicador *Tiempo de zarpe de la nave* cumple con lo establecido contractualmente (máximo 20 minutos). Sin embargo, en los tres primeros trimestres del 2016, el Concesionario ha incumplido en el indicador *Tiempo para el inicio de la descarga*.
101. Sobre los niveles de servicios y productividad relacionados a la carga, que están asociados al rendimiento de las operaciones de embarque y descarga que realiza el Concesionario, se puede señalar que existen distintos niveles que deben ser conseguidos por el Concesionario, dependiendo del tipo de carga. Así, por ejemplo, para las operaciones de carga de contenedores con grúa pórtico de muelle, el Concesionario debe cumplir como mínimo con 25 movimientos por hora y grúa, en promedio trimestral, y como mínimo con 18 movimientos por grúa en una hora en las operaciones individuales.
102. Sobre dicho indicador, el Cuadro N° 9 muestra que el Concesionario, en todo el 2016, ha cumplido con los niveles de servicios en su medición de promedio trimestral. Sin embargo, cuando la medición es por operación individual se observa que, durante los cuatro trimestres del 2016, existió al menos una operación en la que el Concesionario no cumplió con los 18 movimientos por grúa por hora como mínimo.

**CUADRO N° 9: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2015 – 2016**

Tipo de carga	Aplicación	Unidad de medición	Calidad Mínima	Trimestre de Explotación							
				Ene/Mar 2015	Abr/Jun 2015	Jul/Set 2015	Oct/Dic 2015	Ene/Mar 2016	Abr/Jun 2016	Jul/Set 2016	Oct/Dic 2016
Carga en contenedores - con grúa pórtico	Operación individual	Operaciones que no lograron NSP	mín 18 Mov./ hr. x grúa	0	4	6	0	3	1	1	2
	Promedio trimestral	Mov./ hr. x grúa	mín 25	29,7	25,5	25,4	27,1	27,4	27,6	27,2	26,1
Carga en contenedores - sin grúa pórtico	Promedio trimestral	Cont./hr.x grúa	mín. 10	12,5	11,9	11,2	12	11,9	10,9	10,1	10,2
Carga rodante	Promedio trimestral	Minutos	mín. 80	114,3	115,9	112,1	134,2	133	147,8	139,3	124,1
Carga fraccionada	Promedio trimestral	Minutos	mín. 100	157,6	133,6	145,2	157,2	156,9	215,8	178,9	193,3
Carga sólida a granel	Promedio trimestral	Minutos	mín. 400	303,6	275,3	306,6	315,6	378,3	344,2	339,1	392,4
Carga sólida a granel fertilizante	Promedio trimestral	Minutos	mín. 300	247,2	211,3	205,9	187,7	263,7	241,5	260	257,8

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

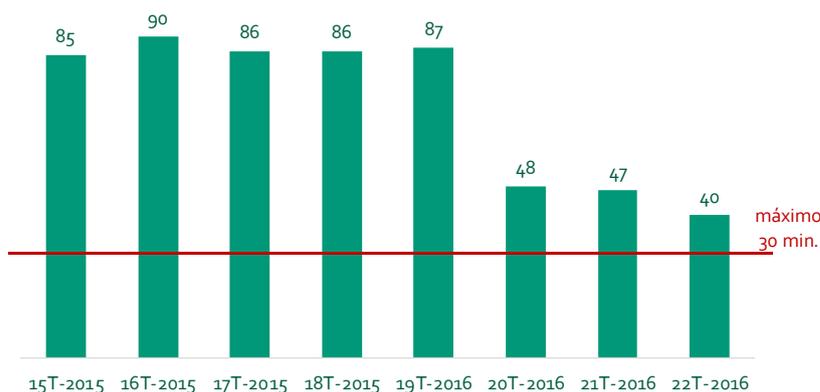
103. Asimismo, el Cuadro N° 9 muestra que, en el 2016, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio y productividad (rendimientos) sobre la carga del tipo contenedores (sin grúa pórtico), carga rodante y carga fraccionada, situación que también ha venido ocurriendo el año anterior. Sin embargo, respecto a los niveles de rendimientos alcanzados para las operaciones de carga



sólida a granel y sólida a granel fertilizante, no se logró lo acordado en el Contrato de Concesión, lo cual también se observa en el año 2015.

104. Finalmente, en relación al *Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía*, dicho indicador mide el tiempo que se demora el Concesionario en atender al consignatario de la carga para que este último retire su mercancía del terminal. Sobre el particular, el Anexo N° 3 establece que APM Terminals debe demorarse, en promedio trimestral, un máximo de 30 minutos<sup>17</sup>.

**GRÁFICO N° 16:** Tiempo de atención al usuario para retiro de mercancía, 2015 - 2016 (Minutos)



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

105. En el 2016, el Concesionario no cumplió en ningún trimestre con el nivel de 30 minutos como máximo, en promedio trimestral. Efectivamente, el menor tiempo que consiguió APM Terminals fue de 40 minutos en el último trimestre del 2016, lo que representó un 33,3% sobre el tiempo máximo que debe cumplir. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que en el 2016 se ha presentado una reducción importante en el indicador mencionado. Como se puede observar del Gráfico N° 16, durante el 2015, todos los trimestres presentaban tiempos mayores a los 85 minutos, pero a partir del segundo trimestre del 2016, el tiempo por trimestre fue menor a 48 minutos, hasta alcanzar, como se ha señalado, los 40 minutos en promedio en el último trimestre.

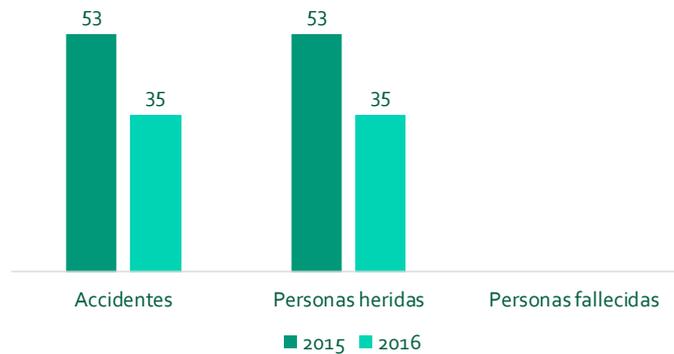
## VI.2. Accidentes

106. En el 2016 el número de accidentes fue de 35, lo cual representó una reducción de 34,0% 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.

<sup>17</sup> Corresponde al tiempo posterior al pago de los derechos aduaneros y la obtención de la autorización del terminal, que se computa desde que el ingreso que el usuario ingresa con su unidad al terminal portuario hasta que salga de la misma.



GRÁFICO N° 17: Número de accidentes, 2015 - 2016

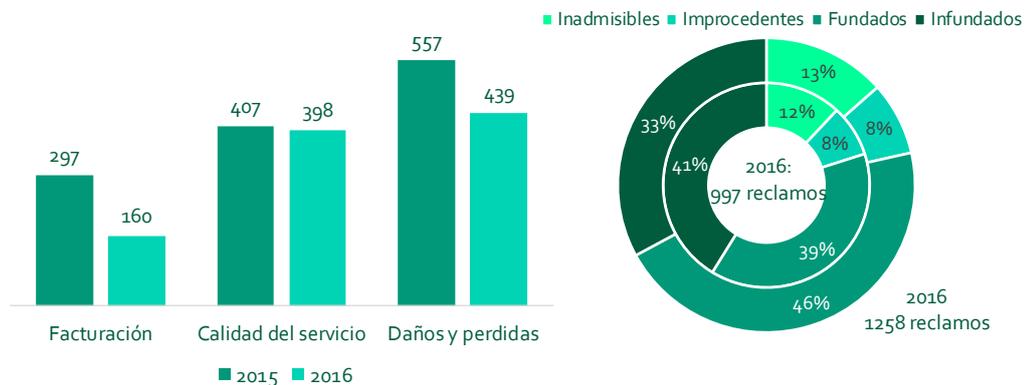


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

### VI.3. Reclamos

107. En el 2016, el número de reclamos presentó una disminución respecto al 2015, en particular, tuvo una disminución de 20,7%, pasando de 1258 reclamos en el 2015 a 997 reclamos en el 2016. Ello como consecuencia de una reducción en materias, tales como facturación (137 reclamos menos), Calidad de servicio (9 reclamos menos) y Daños y pérdidas (118 reclamos menos).

GRÁFICO N° 18: Número de reclamos presentados y resueltos, 2016



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

108. En cuanto al estado de los reclamos se observa que existe un importante número de casos fundados, 39% del total. En términos relativos estos representaron una participación menor.



## VII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2016 para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito presenta las siguientes conclusiones.

- APM Terminals tiene como principales clientes, al igual que el año 2015, a las líneas navieras Mediterranean Shipping Company (16,9%) y Maersk Line (10,7%), las cuales tienen la característica de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tener vinculación económica con el Concesionario.
- La cantidad demandada por los *servicios estándar a la nave* ha presentado una caída de 5,6% respecto al año anterior. Por su parte, la cantidad demandada por el *servicio estándar a la carga* ha presentado diversos resultados, por el lado de la carga en contenedores (contenedores llenos), sólida y líquida a granel se ha registrado una expansión en el volumen movilizado de 15,7%, 11,7% y 5,1%, respectivamente, explicada por un mayor dinamismo en el proceso de importación. En contraste con lo anterior, la carga fraccionada y rodante han presentado disminuciones respecto al año anterior, en el orden de 2,3% y 11,0%, respectivamente, lo cual es consecuencia de una reducción en el proceso de importación.
- En general, se puede mencionar que el proceso de importación es el de mayor importancia relativa en los diversos servicios estándar. Representaron, en el 2016, el 66,9%, 98,7%, 100%, 71,5%, 98,5%, para la carga en contenedores (contenedores llenos), fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante, respectivamente. Estas participaciones fueron similares al año anterior.
- En el 2016 se dio la primera revisión de tarifas que derivó en el primer cálculo del factor de productividad y la aplicación de las tarifas tope en cuatro canastas (conjunto de servicios): (i) Servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. El factor de productividad calculado fue de -9,63%.
- El ajuste del RPI – X sobre las referidas canastas de servicios derivó en diferentes variaciones en los servicios, entre los cuales se destaca por su mayor incremento el servicio *re-estiba de carga rodante* (+333,3% vía nave y de +399,9% vía muelle), ambos pertenecientes a la canasta de servicios regulados a la nave. Estos incrementos importantes son posibles dada la poca importancia relativa de los referidos servicios dentro de la canasta. Los servicios de las otras canastas también presentaron incrementos, pero en menor medida que los señalados y cercanos al tope establecido por el RPI - X.
- Otra consecuencia derivada de la primera revisión tarifaria es la desregulación de servicios especiales vinculados al almacenamiento de contenedores dada la evidencia de condiciones de competencia en el referido servicio. A partir de dicha desregulación, se ha podido apreciar un incremento de precios que alcanzó el 532,9% para el almacenamiento vinculada a la carga (contenedores llenos-excepto transbordo) y, de 659,5% y 406,3% para almacenamiento de contenedores vinculado a la nave, esto es, contenedores de transbordo y vacío, respectivamente. No obstante, como estos servicios tienen precios en función del número de días de permanencia del contenedor, una parte del servicio que no se encontraba bajo regulación de tarifas presentó una reducción de 70,0% para contenedores de transbordo y de 61,1% para contenedores llenos (excepto transbordo).



- Respecto a los servicios especiales, en el 2016, APM Terminals inició la prestación de cuatro servicios especiales nuevos: *Transbordo de carga rodante*, *Transbordo de carga fraccionada*, *Desembarque provenientes de la limpieza* y *Gestión de residuos sólidos*. En cuanto a los precios de los servicios especiales no regulados se puede mencionar que, en general, no hubo muchos servicios que presentaron variaciones en sus precios respecto al 2015. Sin perjuicio de ello, el que presentó mayor incremento fue el servicio *Pesaje adicional de contenedores* que alcanzó un aumento de 328,6%, respecto al año anterior.
- APM Terminals invirtió, en el 2016, USD 110,6 millones alcanzando una inversión acumulada de USD 390,4 millones que representó el 44,2% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión. Esta inversión correspondió a la continuación de las obras físicas y equipamiento de la Etapa 1 y 2. Por otro lado, los pagos al Estado presentaron un incremento de 21,1%; comprendidos entre pagos a ENAPU, Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.
- En cuanto a los niveles de servicios y productividad, el Concesionario ha presentado una tendencia similar a la del año anterior. En efecto, los únicos indicadores en los que ha cumplido de manera íntegra con lo establecido contractualmente fueron los mismos que también cumplió en el 2015, esto son, el Rendimiento de carga en contenedores (sin grúa pórtico), carga rodante y fraccionada. En el resto de indicadores al igual que en el 2015, presentó incumplimientos.
- Sin perjuicio de ello, respecto a los indicadores de *Tiempo para el inicio de descarga* y *Tiempo para el zarpe de la nave* a pesar de presentar un número de operaciones con tiempo mayores a lo esperado, el número de operaciones con dichos incumplimientos fue mucho menor que en el 2015. Similarmente, el indicador *Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía*, si bien, presentó operaciones con minutos mayores a lo esperado, el tiempo promedio de atención, en dichas operaciones, fue menor que en el 2015.
- El número de accidentes en el 2016 fue de 35, lo cual representó una reducción de 34,0% respecto al año anterior, en dichos accidentes no se presentó ninguna persona fallecida. Finalmente, el número de reclamos tuvo una disminución de 20,7%, pasando de 1258 reclamos en el 2015 a 997 reclamos en el 2016.



## ANEXOS

### ANEXO I: 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: 17 de marzo de 2017			
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>▪ <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.</li><li>▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas.</li><li>▪ <u>Tercer factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados.</li><li>▪ <u>Cuarto factor de competencia:</u> 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	USD 61,4 millones (20% de la inversión referencial de las Obras Iniciales)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 35)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente:<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></li></ul>	Cláusula 10.2. (p. 79)
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará 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</li></ul>	Cláusula 10.1. (p. 79)



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> </ul>	
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:               <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> </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 16
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Obras iniciales:</u> <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> </li> <li>▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <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> </li> </ul>	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras iniciales.	Cláusula 6.35. (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para menores o iguales a USD 10 000 000,00.</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas procedimentales comunes.</li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b>			
<b>Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
<b>Nº</b>	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	<b>Ref.</b>
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:<ul style="list-style-type: none"><li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).</li><li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).</li><li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).</li><li>- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT).</li><li>- Explotación de la Concesión.</li><li>- Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5% del monto a transferir).</li><li>- Garantías (3,2 y 8 UIT).</li><li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).</li><li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT).</li><li>- Competencias Administrativas (8 UIT).</li></ul></li></ul>	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:<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></li></ul>	Cláusula 15.1. (p. 106)
17	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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.</li><li>▪ 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.</li><li>▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:<ul style="list-style-type: none"><li>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio.</li><li>b) El recalcu 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.</li></ul></li></ul>	Cláusula 8.28. (p. 75)



Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li></ul>	
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><li>Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li><li>Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal.</li></ul>	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"><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>	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)
20	Niveles de servicio y productividad	<p>El primer y segundo trimestre de la explotación de la concesión será de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los siguientes indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control:</p> <p><u>Tiempo para el inicio de la descarga:</u> No más de 20 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p> <p><u>Tiempo para el zarpe de la nave:</u> No más de 20 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p> <p><u>Tiempo de atención al usuario:</u> No más de 30 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p>	Anexo 3 (p. 152)



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h</li> <li>○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h</li> <li>○ Carga Rodante: 80 t/h</li> <li>○ Carga fraccionada: 100 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h</li> </ul> <p>Los niveles de servicio y productividad se incrementarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</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 Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación).</li> </ul>	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Tarifas	<p>Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Servicio a la Nave</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro de eslora – hora USD 0,70</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Servicio de Embarque o Descarga:</b> <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> <li>- Pasajeros<sup>18</sup> USD 8,00</li> </ul> </li> </ul>	Anexo 5 (p. 157)

<sup>18</sup> Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.



Concesionario: APM Terminals Callao S.A.			
Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Servicio de Transbordo</b><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 72,00</li><li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00</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 54,00</li><li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00</li><li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li><li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li></ul></li></ul></li><li>▪ <b>Servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)<sup>19</sup></b></li></ul>	
23	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)

<sup>19</sup> Mediante Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN, se aprobó la desregulación de los servicios especiales de almacenamiento de contenedores llenos (del día calendario 3 al 6 inclusive), almacenamiento de contenedores de transbordo (del día calendario 3 al 10 inclusive) y almacenamiento de contenedores vacíos (del día 3 al 6 inclusive).



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM Terminals							
Tipo:	Autosostenible						
Plazo de concesión:	30 años						
Periodo:	2011-2016						
Tráfico							
Indicador	Unidad medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Naves atendidas	Unidades	1 144	2 194	2 454	2 258	2 143	2 025
Carga total atendida	Toneladas	7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 896	15 585 012
Carga por tipo de operación:							
Exportación	Toneladas	2 798 095	4 825 609	6 104 405	3 610 611	2 746 342	3 091 608
Importación	Toneladas	5 022 255	9 859 077	13 573 021	11 278 853	11 666 697	12 489 089
Cabotaje	Toneladas	-	-	-	-	-	-
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 315
Tránsito	Toneladas	-	-	-	-	-	-
Carga por tipo de producto:							
Contenedorizada	Toneladas	2 497 545	3 732 597	7 943 836	4 483 247	5 044 209	5 701 148
Fraccionada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182	1 883 147
Graneles líquidos	Toneladas	1 250 371	2 697 414	3 206 440	2 819 364	2 609 580	2 741 464
Graneles sólidos	Toneladas	3 166 041	6 046 632	6 322 716	5 430 503	4 451 496	4 971 236
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 017
Contenedores	Unidades	163 037	271 972	319 350	332 790	395 679	550 673
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167

Fuente: APM Terminals Callao S.A. y Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Ricardo Quesada Oré  
Jefe de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación (e)

## ELABORACIÓN

---

Wilmer Zela Moraya