



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito

2017

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 4 |
| I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN | 6 |
| I.1. COMPOSICIÓN DEL CONCESIONARIO..... | 6 |
| I.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN | 6 |
| I.3. ÁREA DE INFLUENCIA..... | 8 |
| I.4. PRINCIPALES ACTIVOS DE LA CONCESIÓN..... | 8 |
| I.5. HECHOS DE IMPORTANCIA | 9 |
| II. OFERTA DE SERVICIOS | 9 |
| II.1. SERVICIOS ESTÁNDAR | 10 |
| II.2. SERVICIOS ESPECIALES..... | 10 |
| II.3. SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO | 10 |
| III. DEMANDA DE SERVICIOS | 11 |
| III.1. PRINCIPALES CLIENTES..... | 11 |
| III.2. TRÁFICO DE SERVICIOS | 11 |
| IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS | 20 |
| IV.1. TARIFAS | 20 |
| IV.2. PRECIOS | 23 |
| IV.3. CARGOS DE ACCESO | 27 |
| V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO | 29 |
| V.1. INVERSIONES..... | 29 |
| V.2. PAGOS AL ESTADO..... | 29 |
| VI. DESEMPEÑO OPERATIVO | 30 |
| VI.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD | 30 |
| VI.2. ACCIDENTES | 33 |
| VI.3. RECLAMOS..... | 34 |
| VII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO | 35 |
| VIII. CONCLUSIONES | 35 |
| ANEXO | 38 |



CUADROS

| | |
|---|----|
| CUADRO N° 1: Características de la infraestructura portuaria de APM Terminals | 9 |
| CUADRO N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2016 - 2017 | 22 |
| CUADRO N° 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2016 - 2017..... | 25 |
| CUADRO N° 5: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2016 - 2017 | 26 |
| CUADRO N° 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2016 - 2017 | 27 |
| CUADRO N° 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2017..... | 28 |
| CUADRO N° 8: Pagos al Estado, 2016 - 2017 | 30 |
| CUADRO N° 9: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2016 – 2017 | 32 |

GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES, 2016 - 2017 | 11 |
| GRÁFICO N° 2: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES, 2016 - 2017..... | 12 |
| GRÁFICO N° 3: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS | 13 |
| GRÁFICO N° 4: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2016 -2017 | 14 |
| GRÁFICO N° 5: SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS..... | 14 |
| GRÁFICO N° 6: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2016 -2017..... | 15 |
| GRÁFICO N° 7: SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES..... | 16 |
| GRÁFICO N° 8: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA FRACCIONADA, 2016 - 2017..... | 16 |
| GRÁFICO N° 9: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2016 - 2017 | 17 |
| GRÁFICO N° 10: PRODUCTOS DE CARGA SÓLIDA A GRANEL | 18 |
| GRÁFICO N° 11: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2016 - 2017 | 18 |
| GRÁFICO N° 12: SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA RODANTE, 2016 - 2017..... | 19 |
| GRÁFICO N° 13: SERVICIO ESTÁNDAR DE PASAJEROS, 2016 - 2017..... | 20 |
| GRÁFICO N° 14: INVERSIONES RECONOCIDAS Y NIVEL DE CUMPLIMIENTO, 2012 - 2017 | 29 |
| GRÁFICO N° 15: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD RELACIONADOS CON LA NAVE, 2016 - 2017 | 31 |
| GRÁFICO N° 16: TIEMPO DE ATENCIÓN AL USUARIO PARA RETIRO DE MERCANCÍA, 2016 - 2017 | 33 |
| GRÁFICO N° 17: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2016 - 2017 | 33 |
| GRÁFICO N° 18: NÚMERO DE RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS, 2017 | 34 |
| GRÁFICO N° 19: EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO, 2016 – 2017..... | 35 |

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 2017. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

El 11 de mayo de 2011, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APM Terminals), firmaron 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 multipropósito (muelles 1, 2, 3 y 4), el muelle norte 5, un muelle de hidrocarburos (muelle 7) y un 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)¹, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización².

APM Terminals moviliza diferentes tipos de cargas, siendo los principales clientes las líneas navieras que transportan carga en contenedores, las cuales transportan el mayor volumen de carga movilizada. En particular, durante 2017, APMT tuvo como principales clientes a las empresas Mediterranean Shipping Company, Maersk Line, Compañía de Vapores NORDEN A/S y Odfjell Tankers A/S, las cuales tuvieron una participación de 17,1%, 12,3%, 2,8% y 2,7% en el volumen total de carga movilizada, respectivamente.

En el 2017, la cantidad demandada del Servicio Estándar a la nave fue de 2 043 naves, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos fue de 488,4 mil TEU, del Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos fue de 243,7 mil TEU y del Servicio de Transbordo de contenedores (vacíos o llenos) fue de 202,5 mil TEU. Al respecto, el servicio a la nave representó un incremento de 0,88%, respecto al año anterior.

En relación al tipo de carga, durante 2017, el Concesionario movilizó 5 363,2 mil toneladas de carga sólida a granel (+15,9), 2 941,8 mil toneladas de carga líquida a granel (+7,3%), 1 943,8 mil toneladas de carga fraccionada (+3,3%) y 333,0 mil toneladas de carga rodante (+16,6%). Finalmente, en el 2017 se movilizaron 29,1 mil personas (+11,0%).

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 las tarifas de algunos servicios se incrementen, como la del servicio de re-estiba de carga rodante vías nave (+92,3%) y la del servicio de provisión de equipos para incrementar la productividad (+9,1%).

¹ Inversión actualizada a diciembre de 2017, incluye IGV.

² Cabe mencionar que, el Contrato de Concesión menciona una sexta etapa, la cual es opcional. El 10 de mayo de 2016, el Concesionario informó al Concedente su decisión de no ejecutar la sexta etapa.



En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2017, no se han brindado nuevos servicios. En general, los servicios especiales no regulados no han presentado variaciones en sus precios respecto al 2016; sin embargo, se puede destacar el incremento del precio del servicio *Inspección y monitoreo – contenedor de 20 y 40 pies*, cuyo precio aumentó en 25%. Por último, como resultado de la revisión tarifaria de APM Terminals se desreguló el servicio “Incremento de productividad en el embarque/desembarque de carga fraccionada”.

En cuanto a los cargos de acceso, durante 2017, estuvieron vigentes veintitrés (23) contratos de acceso, de los cuales seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y diecisiete (17) para el servicio de practicaje. Dichos 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.

Al cierre de 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario y reconocida por el OSITRAN alcanzó los USD 404,3 millones, lo cual representó un nivel de cumplimiento de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión de 45,2%. 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/. 34,5 millones monto 2,8% mayor que el pagado en el año 2017.

Los resultados de los niveles de servicio y productividad en el primer trimestre de 2017 muestran que el Concesionario alcanzó los niveles establecidos contractualmente en los siguientes indicadores: (i) Rendimiento para operación de contenedores sin grúa pórtico, (ii) Rendimiento para carga rodante, (iii) Rendimiento para carga fraccionada y (iv) Rendimiento para carga sólida a granel. El número de accidentes en el 2017 fue de 55, lo que representó un importante incremento de 57,1% en relación con los accidentes registrados en 2016 (35 accidentes). Finalmente, el número de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura registró una importante reducción de 43,6%, al pasar de 997 en 2016 a 562 en 2017.



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 2017, 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

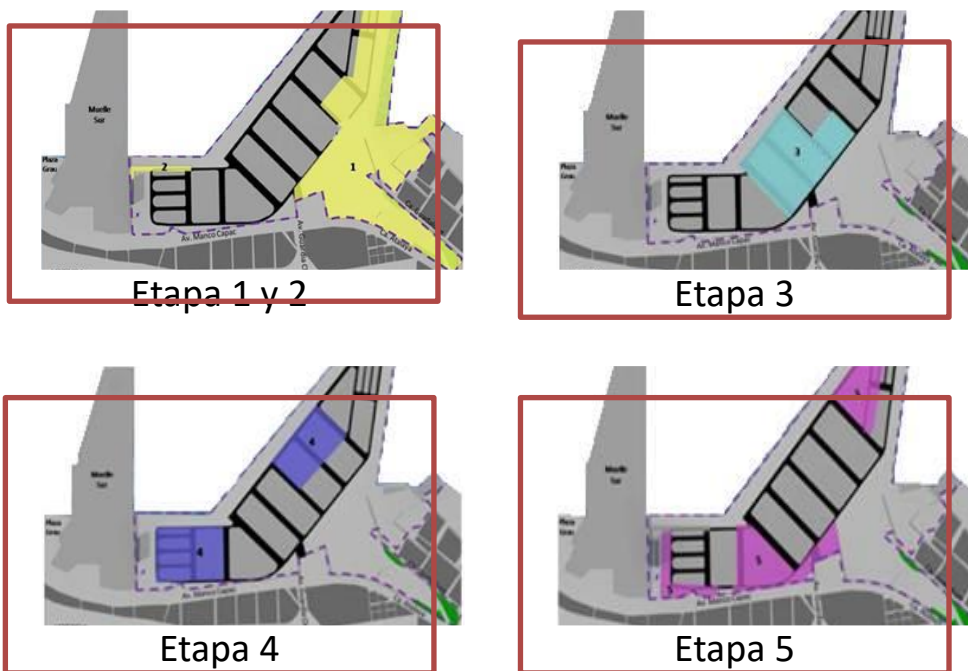
3. El 1 de abril de año 2011, PROINVERSION adjudicó la buena pro del Concurso de proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Norte al Consorcio APM Terminals. Cabe señalar que, la adjudicación se produjo en el tercer factor de competencia, siendo que en los dos primeros se produjo empate consorcio Terminal Internacional Multipropósito del Callao.
4. El primer factor de competencia establecido fue el menor índice tarifario para carga contenedorizada³, en el cual ambos postores empataron al ofertar USD 102 por contenedor. El segundo factor fue el mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas, en el cual ambos postores ofertaron una reducción tarifaria de 25% (límite máximo establecido). Finalmente, el tercer factor fue el mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados, en el cual APMT ofertó el máximo permitido de 100%, ganando así la licitación.
5. El 11 de mayo de 2011, el MTC y APM Terminals suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por un periodo de vigencia de 30 años. La Concesión fue entregada a través de la modalidad de DBFOT (*design, build, finance, operate and transfer*), por la cual el Concesionario se compromete a diseñar, financiar, construir, conservar y explotar el Terminal Norte.
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 un plazo de 30 años, APM Terminals deberá realizar una inversión referencial de USD 883,5 millones (incluido IGV), distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización, las cuales implican:

³ 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.



- (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.

ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto



8. 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, lo que implica una inversión referencial de USD 299,8 millones. No obstante, el 10 de mayo de 2016, el Concesionario informó al Concedente su decisión de no ejecutar la sexta etapa.
9. En cuanto al régimen tarifario, conforme a lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de explotación, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas cada año mediante la metodología de precios tope o máximos, la cual se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio "RPI - X"⁴. Durante los 5 primeros años el factor X será cero, y a partir del quinto año el OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
10. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio⁵ o tarifa⁶ por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.

⁴ Donde el RPI es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU. El X es el Factor de Productividad, el cual refleja la variación anual promedio de la productividad.

⁵ El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

⁶ El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.



11. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, conforme a lo establecido en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar al INDECOPI⁷ 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.
12. 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.
13. Asimismo, el contrato de asociación en participación⁸ 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 renta⁹ obtenidas producto de la explotación del terminal.
14. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación¹⁰.

I.3. Área de Influencia

15. 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

16. La infraestructura portuaria del terminal está compuesta por los muelles 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 11, los cuales tienen una capacidad conjunta para movilizar 1 050 000 TEUs y 12 millones de toneladas carga general. En el siguiente cuadro se detallan las características principales de cada uno de los muelles de la concesión:

⁷ Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual

⁸ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

⁹ Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

¹⁰ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



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

| Muelle | Amarradero | Operación | Longitud (metros) | Profundidad (metros) | Ancho (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.

17. En cuanto al equipamiento, al cierre de 2017, el Concesionario cuenta con los siguientes equipos principales¹¹:

- (i) Cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post-Panamax (23 contenedores de alcance)
- (ii) Dos (2) grúas pórtico STS Panamax (13 contenedores de alcance)
- (iii) Cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax (19 contenedores de alcance)
- (iv) Doce (12) grúas de patio RTG eléctricas
- (v) Dos (2) grúas de patio RTG.
- (vi) Quinientas (500) conexiones reefer para contenedores refrigerado

I.5. Hechos de importancia

18. Durante el 2017 se presentaron los siguientes hechos de importancia:

- En febrero de 2017, se otorga la Aprobación sin observaciones de las Etapas I y II, cuya construcción se culminó en abril de 2016. Así también, se aprueba el Expediente Técnico para la Remodelación del Muelle 7.
- En los meses de junio y julio de 2017, APMT recibió 41 equipos nuevos como Inversión Complementaria.

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.

¹¹ Página Web de APM Terminals. https://www.apmterminalscaillao.com.pe/images/lineas/especificaciones_generales.jpg



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 practica 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 remolaje 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

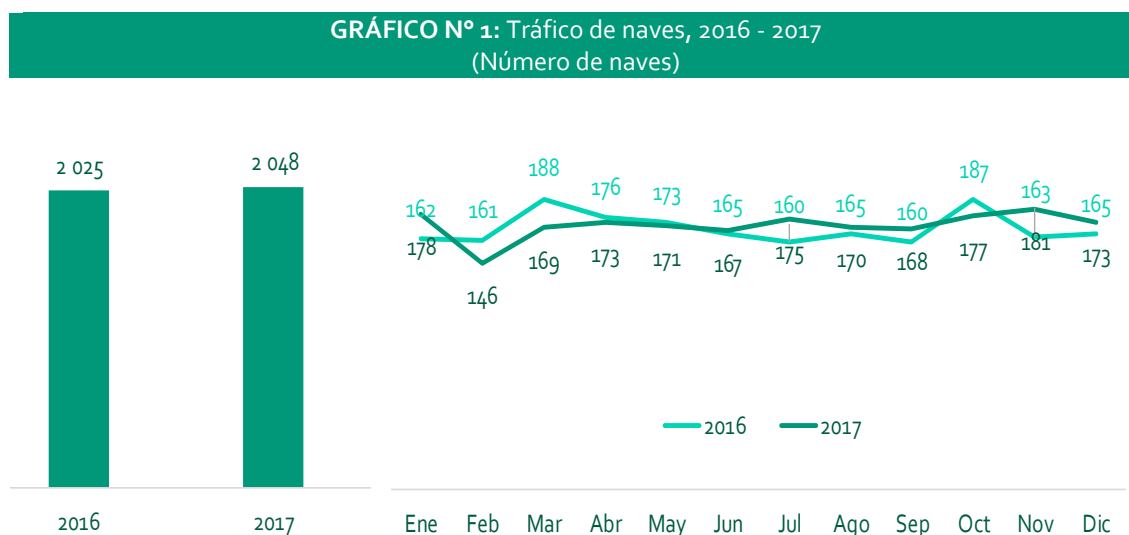
III.1. Principales clientes

28. En el 2017 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras, de las cuales podemos destacar MSC con un 17,1% del total de tráfico de carga, Maersk Line con 12,3%, Compañía de Vapores NORDEN A/S con 2,8% y Odfjell Tankers A/S con 2,7%¹². Similarmente, en el 2016 la principal línea naviera fue MSC con un 16,9%, mientras que la segunda línea naviera más importante fue Maersk Line con un 10,7% de participación.
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 MAERSK¹³) 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 2017, APM Terminals atendió a un total de 2 048 naves, lo que representó un ligero aumento de 0,9% con relación a lo registrado el año anterior (2 025 naves). Como se aprecia en el Gráfico N° 1, salvo en los meses de febrero, marzo y octubre, el resto de meses de 2017 se registró un mayor tráfico de naves con respecto al año anterior.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

¹² Estas participaciones están medidas en toneladas.

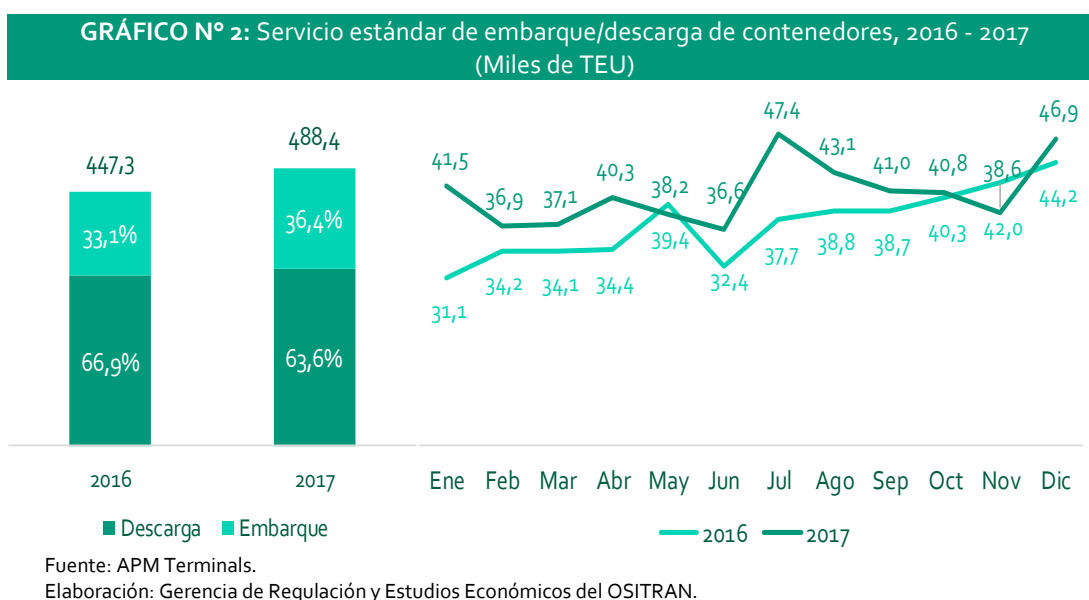
¹³ <https://secure.ethicspoint.eu/domain/media/en/gui/102833/index.html>



31. Cabe mencionar que, la mayoría de naves que han recalado en el terminal son del tipo portacontenedores, las cuales representaron el 31,0% del total de naves atendidas en 2017, comportamiento similar al observado en 2016, año en el cual el 34,3% del total de naves fueron portacontenedores.
32. Otra de las características que han presentado las naves que recalán en el TNM es que, en promedio, su capacidad es mayor. Efectivamente, el 2017, las naves tienen una capacidad de 36 247 de Arqueo Bruto, en promedio, valor mayor a los 34 514 de Arqueo Bruto que se registró en el 2016.
33. Así, pese a que el número de naves atendidas se incrementó en sólo 0,9% entre 2016 y 2017, el volumen de carga movilizada experimentó un incremento de 11,2% en dicho periodo, al pasar de 15 744 a 17 508 mil toneladas. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 7,8 mil toneladas a 8,6 mil toneladas.

b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

34. Durante el 2017, el Concesionario movilizó 488,4 mil TEU correspondiente al *servicio estándar de contenedores llenos*, lo cual representó un aumento de 9,2% con respecto al año anterior. Cabe señalar que este servicio está relacionado con la exportación e importación de carga en contenedores.
35. De otro lado, se pudo apreciar un aumento en el servicio de descarga de contenedores de 3,8% respecto al año anterior (medidos en TEU); asimismo, el embarque de contenedores registró un similar aumento, 20,1%, durante el mismo periodo. (Ver Gráfico N° 2). Por otra parte, los contenedores movilizados bajo la operación de descarga representaron el 63,6% del total, mientras que un 36,4% correspondió a contenedores embarcados.



36. Si consideramos la cantidad demandada del servicio por las dimensiones de los contenedores, se puede observar que para el año 2017 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos movilizados, con una cifra que ascendió a 318,5 mil contenedores, los que representaron el 53,4%¹⁴ del total de contenedores. Cabe señalar que

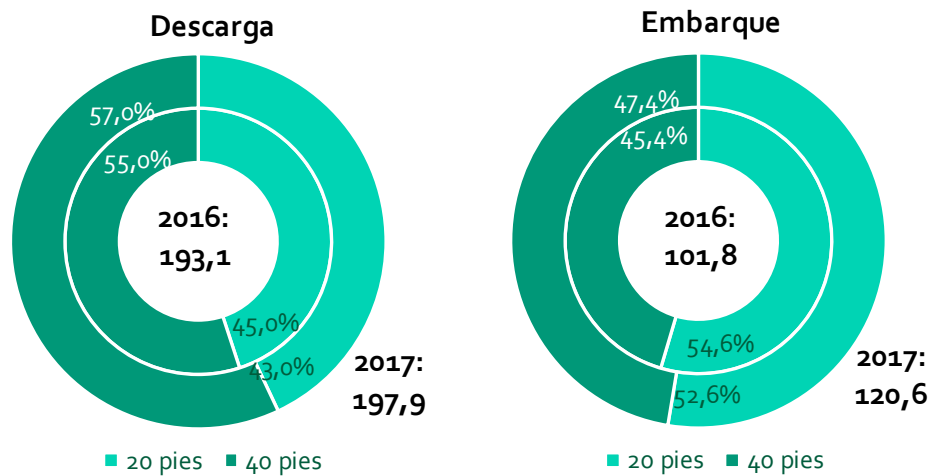
¹⁴ Esta participación esta medida en número de contenedores.



durante el año 2016 se registró un comportamiento similar, teniendo en esa oportunidad una participación de 51,7%.

37. 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 2017, el 57,0% de contenedores movilizados correspondió a este tipo de contenedores, característica presentada de manera similar en el año 2016. Caso contrario ocurre con la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación lo presentaron los contenedores de 20 pies, con un 54,6% y 52,6% para los años 2016 y 2017, respectivamente (Ver Gráfico N° 3).

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.

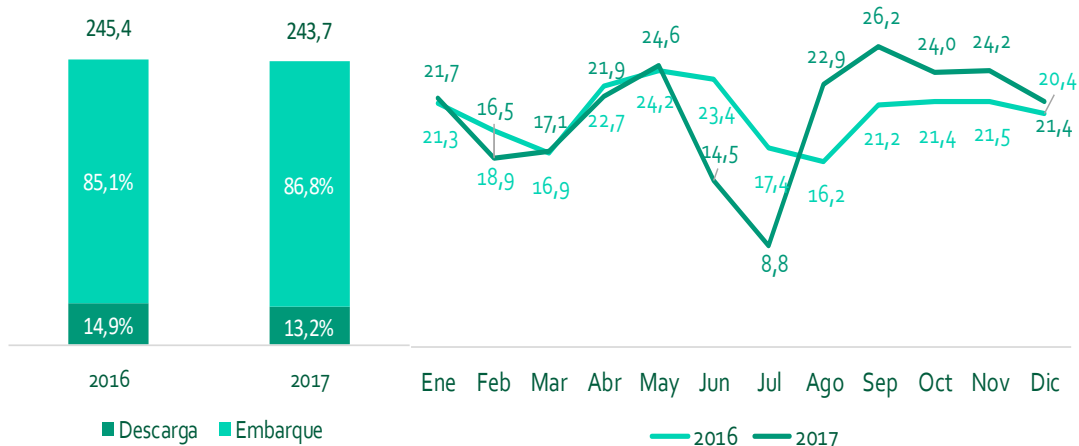
38. Finalmente, el servicio de descarga y embarque han presentado un aumento en el número de contenedores movilizados de 3,8% y 20,1%, respectivamente, en relación al año anterior.

c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

39. En cuanto al *servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos*, se observa que la cantidad demandada se redujo en 0,01% respecto al 2016, pasó de movilizar 245,4 mil TEU en el 2016 a 243,7 mil TEU en el 2017, lo que se explica principalmente por la reducción en las operaciones de descarga (-11,8%). A ello se le debe sumar el incremento de 1,2% en las operaciones de embarque de contenedores vacíos, respecto al año anterior.
40. 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 2017 el 86,8% 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, 2016 -2017
(Miles de TEU)

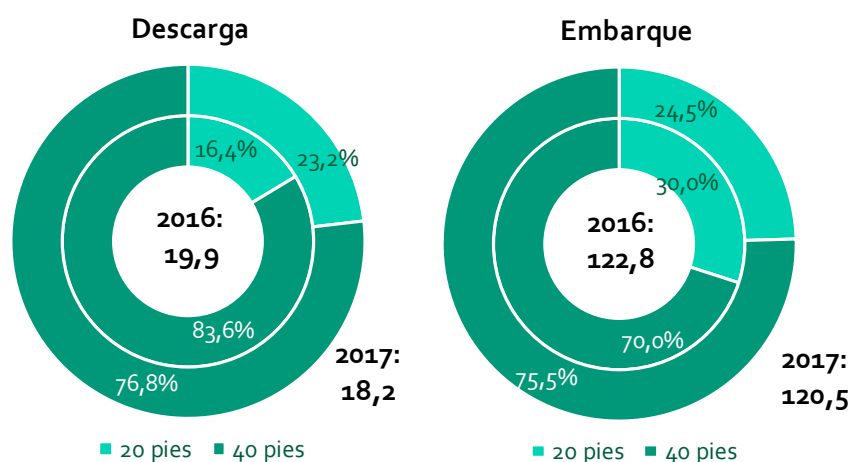


Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

41. Considerando las dimensiones del contenedor, en el año 2017 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 209,9 mil contenedores de 40 pies, los cuales representaron el 86,1% del total de contenedores movilizados.
42. 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 2017 la participación fue de 76,8% y 75,5% 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.

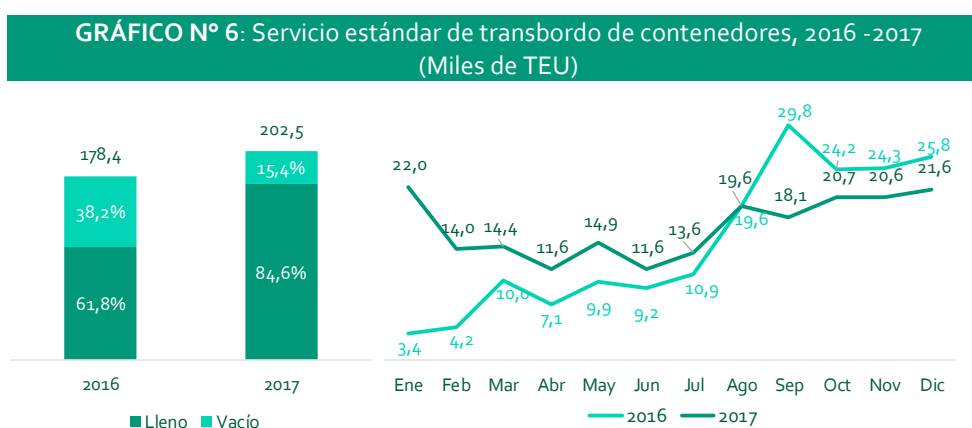
43. Finalmente, cabe señalar que la dinámica de este servicio está relacionada con la cantidad de embarque y descarga de contenedores llenos. En efecto, en la medida que exista un equilibrio entre los contenedores llenos que se descargan y embarcan, la movilización de contenedores vacíos es mínima. En 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

44. Los contenedores movilizados a través del servicio estándar de transbordo de contenedores (vacíos y llenos) presentaron un incremento de 13,52% con respecto al año anterior, pasando de 178,4 mil TEU a 202,5 mil TEU, lo que se explica principalmente por el incremento en la movilización de contenedores llenos, los cuales tuvieron una expansión de 55,3%, en comparación al 2016.
45. De otro lado, del Gráfico 6 se observa que, al igual que en el 2016, la participación de contenedores llenos en este servicio tiene una mayor importancia relativa, alcanzando en el 2017 el 84,6%.



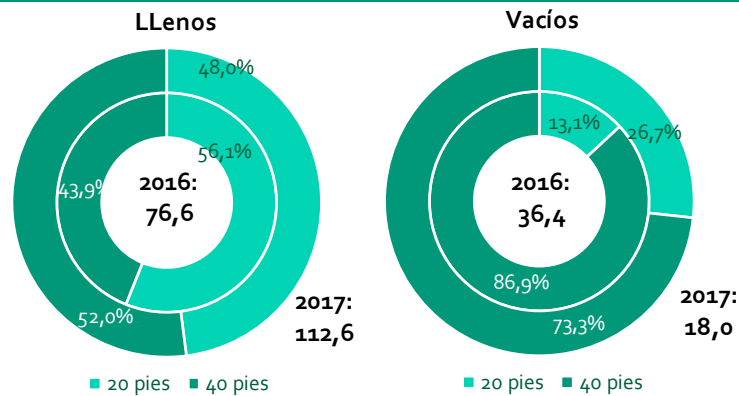
Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

46. 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 2017 se movilizaron 202,5 mil contenedores, mientras que en el 2016 se registraron 178,4 mil contenedores (+13,5%). Dicha expansión fue consecuencia, principalmente, del aumento en la movilización de contenedores llenos que se transbordan, cuya expansión alcanzó un 55,3%.
47. De otro lado, los contenedores vacíos transbordados se caracterizan por presentar una importante participación de contenedores de 40 pies (73,2% en el 2017). Por su parte, los contenedores llenos que se transbordan han cambiado su estructura de participación; en el 2016, la mayor movilización la presentaban contenedores de 20 pies -con una participación de 56,1%- , mientras que, en el 2017, la mayor participación la presentan los contenedores de 40 pies que presentan una participación de 52,0%.



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

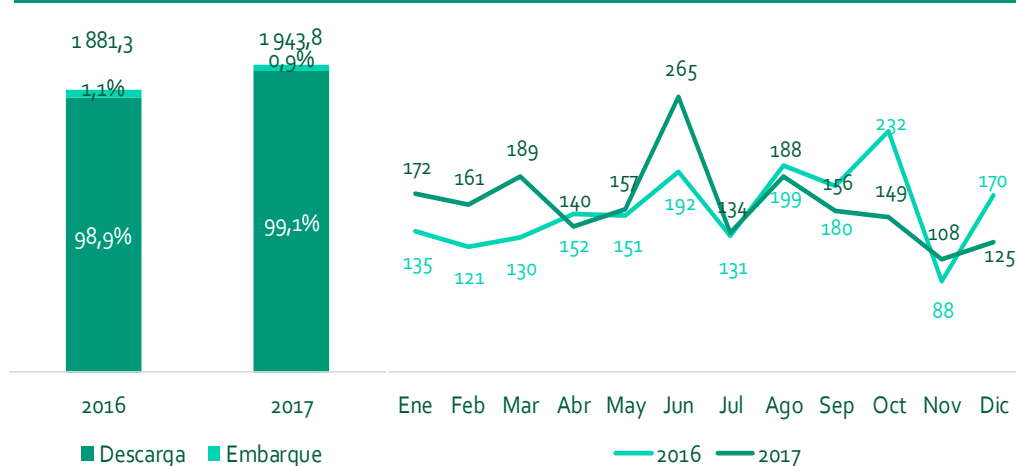


Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

e) Servicio estándar de carga fraccionada

48. En el 2017 APM Terminals movilizó 1 943,8 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga presentó un incremento de 3,3% respecto al año anterior, como consecuencia, principalmente, de una reducción en la operación de descarga. En efecto, las operaciones de descarga y embarque movizaron 1 927,1 mil toneladas (+3,5%) y 16,7 mil toneladas (-16,2%), respectivamente.
49. 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 2017 esta operación representó el 99,1% de la carga fraccionada movilizada y el 2016 registró similar participación.

GRÁFICO N° 8: Servicio estándar de carga fraccionada, 2016 - 2017 (Miles de toneladas)



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

50. En términos mensuales, la carga fraccionada movilizada en el 2017 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 junio y noviembre respectivamente.

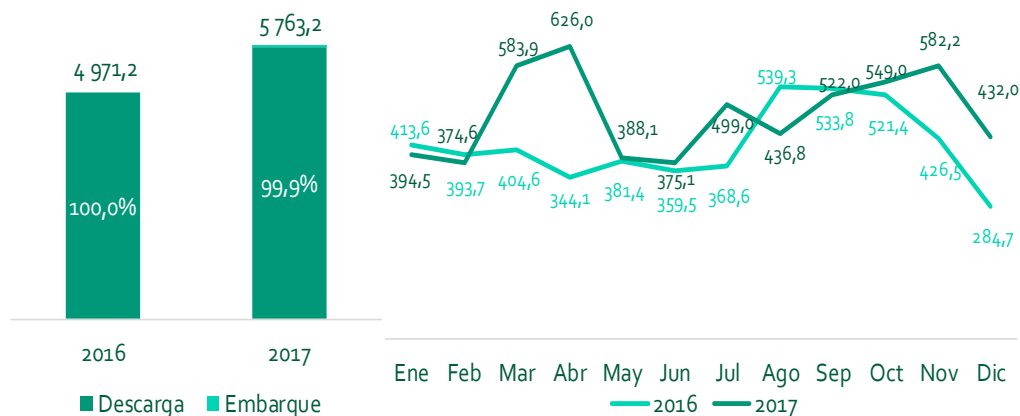


51. Finalmente, el 2017, también se ha movilizado carga fraccionada a través del servicio de transbordo, el mismo que ascendió a 2 864,5 toneladas, mientras que en el 2016 fue de 1 888,3 toneladas, lo que representó un incremento de 51,7%.

f) Servicio estándar de carga sólida a granel

52. 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 2016 la participación de la descarga en el total de dicho servicio alcanzó el 100,0%, la cual se redujo ligeramente en el 2017 alcanzando el 99,9%. 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 15,9% respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 9: Servicio estándar de carga sólida a granel, 2016 - 2017
(Miles de toneladas)



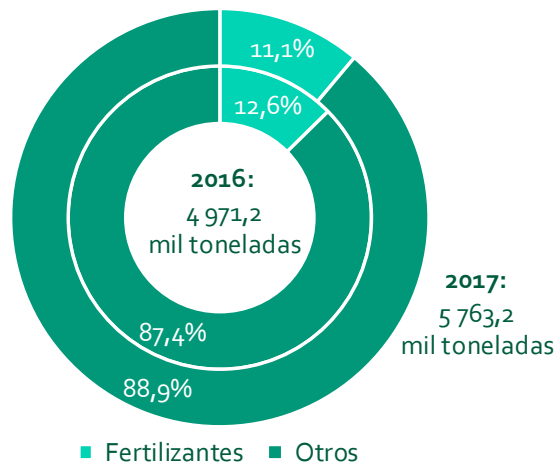
Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

53. En términos mensuales, abril fue el mes con mayor carga movilizada en el 2017 (626 miles de toneladas), en contraste, febrero fue el mes con menor carga movilizada (374,6 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 2017 el promedio mensual de los primeros seis meses es 457 mil toneladas monto menor en comparación con las 503,5 mil toneladas movilizadas en el segundo semestre. De igual manera, en el 2016, el promedio del primer semestre fue de 382,8 mil toneladas y del segundo semestre 445,7 mil toneladas.



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



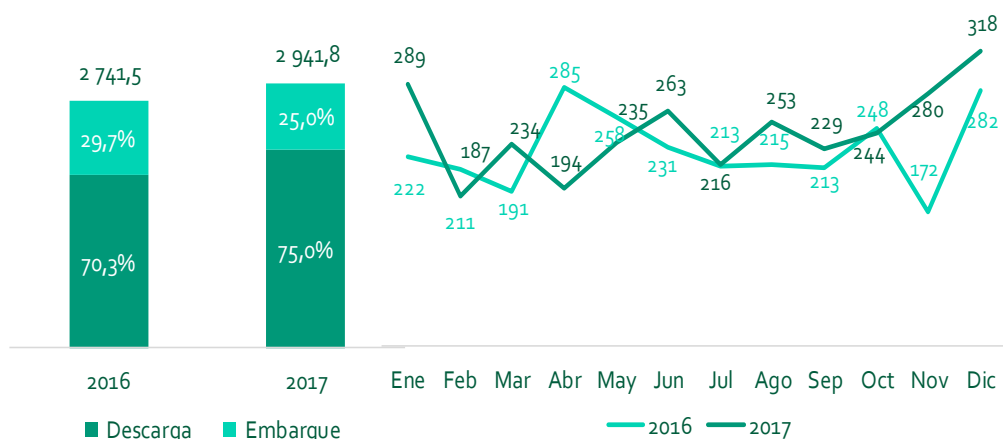
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

54. 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 2017, pasó a representar el 11,1% de la carga movilizada, participación menor a la presentada en el 2016 (12,6%).

g) Servicio estándar de carga líquida a granel

55. La cantidad demandada por el Servicio Estándar de carga líquida a granel ha presentado una expansión del orden del 7,3% respecto al año anterior, pasando de 2,7 millones de toneladas en el 2016 a 2,9 millones en el 2017. Este tipo de carga se caracteriza por presentar una mayor participación de la operación de descarga que en el 2016 y 2017, representaron el 70,3% y 75,0%, respectivamente.

GRÁFICO N° 11: Servicio estándar de carga líquida a granel, 2016 - 2017
(Miles de toneladas)



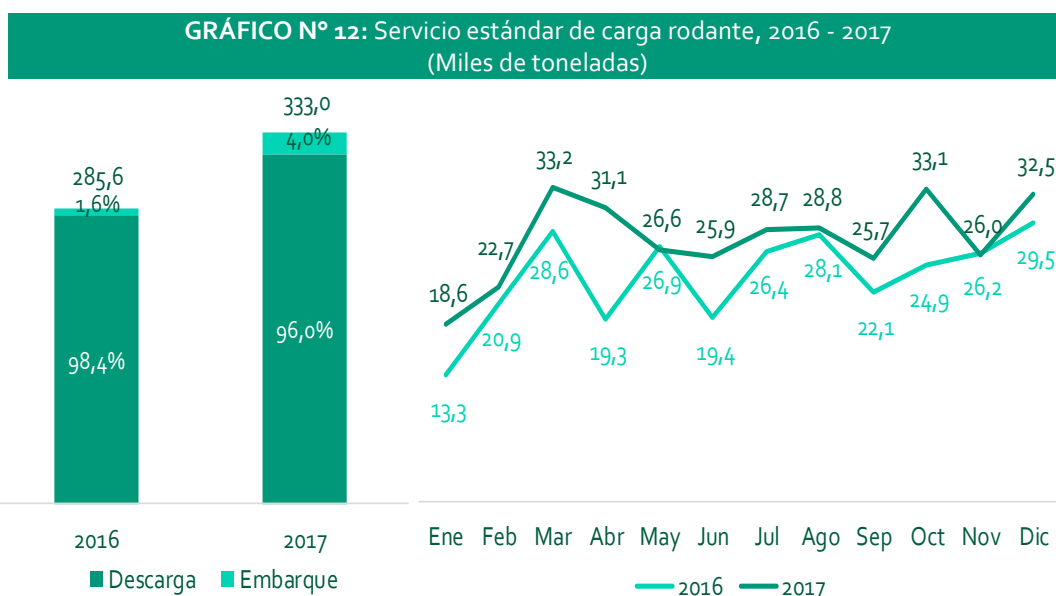
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

56. En términos mensuales, la evolución de la carga líquida a granel se destaca por el importante volumen de carga movilizada en el mes de enero y diciembre de 2017.



h) Servicio estándar de carga rodante

57. La cantidad demandada del servicio estándar de carga rodante durante el 2017 presentó un incremento respecto al año anterior. En particular, este tipo de carga movilizó 47,4 mil toneladas más respecto al año anterior, lo que representó un crecimiento de 16,6%. 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 98,4% y 96% en el año 2016 y 2017, respectivamente.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

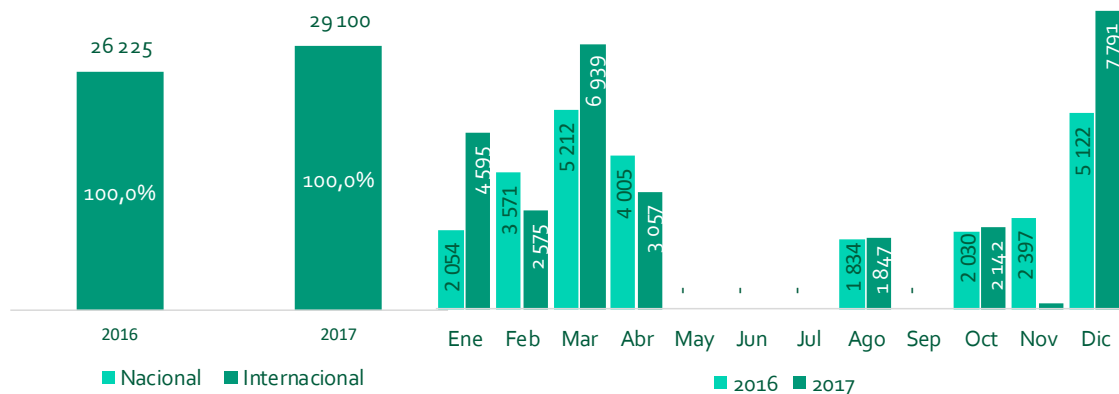
58. El flujo mensual de carga rodante movilizada se muestra más estable en el 2017 que el 2016, es decir, presenta una menor desviación estándar. En el mes de marzo de 2017 se presentó el mayor flujo de carga movilizada (33,2 miles de toneladas); en contraste con ello, en el mes de enero se presentó el menor flujo de carga rodante (18,6 miles de toneladas).

i) Servicio estándar de pasajeros

59. La cantidad demandada por el *servicio estándar de pasajeros* se incrementó en el 2017 en un 11% respecto al 2016, ello como consecuencia del mayor flujo de pasajeros de ámbito internacional. 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 2016 y 2017 los pasajeros de procedencia internacional tienen una participación de 100,0%.



GRÁFICO N° 13: Servicio estándar de pasajeros, 2016 - 2017
(Número de personas)



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

60. 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 2016 como en el 2017. Asimismo, en el mes de diciembre de 2017 se presenta el mayor flujo de pasajeros.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

61. 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.
62. 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.
63. 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.

64. 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.



65. 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.
66. 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.
67. 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.
68. Así, tal como se muestra en el Cuadro N°2, en el año 2017, 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 bastante distintos, ascendiendo los mismos a 92,3%, 71,8% y 13,6% 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 de amarradero que tiene un mayor peso relativo presenta una variación menor.



**CUADRO N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2016 - 2017
(USD, sin IGV)**

| SERVICIOS A LA NAVE | | | | | |
|---|------------|------------|--|------------|------------|
| Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 | Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 |
| Servicio Estándar a la nave | | | | | |
| Uso o alquiler de amarradero | 0,81 | 0,92 | | | |
| Reestiba para carga rodante | | | Reestiba para carga fraccionada | | |
| Vía nave | 13,00 | 25,00 | Vía nave | 6,50 | 10,00 |
| Vía muelle | 26,20 | 45,00 | Vía muelle | 13,00 | 18,00 |
| Con grúa pórtico de muelle | | | Sin grúa pórtico de muelle | | |
| Embarque o descarga de contenedores | | | Embarque o descarga de contenedores | | |
| vacíos 20 pies | 83,85 | 92,20 | vacíos 20 pies | 63,64 | 71,80 |
| vacíos 40 pies | 125,76 | 138,00 | vacíos 40 pies | 95,47 | 107,30 |
| Transbordo de contenedores dentro del terminal | | | Transbordo de contenedores dentro del terminal | | |
| Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo | 83,85 | 93,70 | Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo | 63,64 | 72,00 |
| Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo | 125,76 | 140,55 | Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo | 95,47 | 108,00 |
| SERVICIOS A LA CARGA EN CONTENEDORES | | | | | |
| Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 | Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 |
| Embarque o descarga de contenedores - grúa portico | | | Embarque o descarga de contenedores - sin grúa portico | | |
| Llenos 20 pies- porción nave | 16,58 | 16,58 | Llenos 20 pies- porción nave | 5,00 | 5,00 |
| Llenos 20 pies - porción tierra | 88,07 | 99,80 | Llenos 20 pies - porción tierra | 76,00 | 86,00 |
| Llenos 40 pies- porción nave | 16,58 | 16,58 | Llenos 40 pies- porción nave | 5,00 | 5,00 |
| Llenos 40 pies - porción tierra | 140,41 | 158,60 | Llenos 40 pies - porción tierra | 116,50 | 132,00 |
| SERVICIOS A LA CARGA FRACCIONADA, RODANTE Y A GRANEL | | | | | |
| Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 | Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 |
| Servicio estándar a la carga fraccionada | | | Servicio estándar a la carga rodante | | |
| Embarque o descarga - porción nave | 2,50 | 2,50 | Embarque o descarga- porción nave | 3,50 | 3,50 |
| Embarque o descarga - porción tierra | 6,23 | 7,20 | Embarque o descarga- porción tierra | 29,67 | 32,50 |
| Servicio estándar a granel líquido | | | Servicio estándar a granel sólido | | |
| Embarque o descarga | 1,35 | 1,55 | Embarque o descarga | 4,32 | 4,82 |
| Servicio especial regulado de carga de proyecto | | | Servicio especial regulado de carga fraccionada peligrosa | | |
| Embarque o descarga - con grúa móvil | 16,65 | 19,00 | Tratamiento especial directo con equipamiento y P.A. | 12,05 | 13,08 |
| Embarque o descarga - sin grúa móvil | 14,47 | 17,00 | Tratamiento especial indirecto con equipamiento y P.A. | 19,82 | 20,79 |
| Provisión de equipos para incrementar productividad | | | Servicios especial uso de barrera de contención | | |
| Rendimiento igual o mayor a 305 t/h | 9,25 | 10,22 | Uso de barrera de contención | 533,02 | 750,00 |
| Rendimiento igual o mayor a 406 t/h | 9,74 | 10,71 | Servicio especial regulado a granel sólido | | |
| Rendimiento igual o mayor a 610 t/h | 10,68 | 11,65 | Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves | | 759,37 |
| SERVICIOS A PASAJEROS | | | | | |
| Servicios | 22/07/2016 | 21/09/2017 | | | |
| Servicio estándar para pasajeros | 9,32 | 10,39 | | | |

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

69. 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 (+11,4%) presentaron menor variación que los servicios con operaciones sin grúa pórtico (+12,6%). 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 40,7% más que el año anterior.



70. Finalmente, la canasta “Servicios Regulados a pasajeros” está conformada por un solo servicio, el servicio estándar para pasajeros, el cual se incrementó en 11,5%, respecto al 2016.
71. 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.
72. Asimismo, en el año 2017, el Concesionario incluyó el Servicio especial regulado “Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves” en su tarifario. Además, retiró del mismo el Servicio Especial Regulado “Incremento de productividad en el embarque/desembarque de carga fraccionada”.
73. 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

74. 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.
75. Al respecto, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 3, durante el 2017 no se generaron servicios especiales nuevos.
76. Sin perjuicio de lo anterior, cabe precisar que los cuatro servicios especiales vinculados a la carga en contenedores que se muestran en el Cuadro N° 3 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.

77. En cuanto a la evolución de los servicios especiales no regulados se puede apreciar que el mayor incremento en términos porcentuales se da en el servicio *provisión de grúa móvil para incrementar productividad* que alcanza el 25% respecto al 2016. Del mismo modo, los precios de los servicios *tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6 y clase 7* y *transbordo de carga fraccionada – ciclo completo* presentaron un incremento de 11,9% y 11,5%, respectivamente.

CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2016 - 2017
(USD, sin IGV)

| Servicio | Unidad de cobro | Vigente a partir de: | | |
|---|--------------------|----------------------|----------------|------------|
| | | 01/07/2016 | 12/12/2016 | 21/09/2017 |
| Servicios especiales a carga en contenedor | | | | |
| Provisión de grúa móvil para incrementar productividad | Por grúa/turno | 2 000,0 | 2 000,0 | 2 500,0 |
| Contenedores alto cubicaje (high cube 9'6" altura) | Por contenedor | 16,0 | 16,0 | 16,0 |
| Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave | Por contenedor | 8,0 | 8,0 | 8,0 |
| Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba | Por contenedor | 65,0 | 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 | 235,0 |
| Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9 | Por TEU | | 102,0 | 102,0 |
| Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO | Por TEU | | 132,0 | 132,5 |
| Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies) | Cont-mov | | 150,0 | 154,0 |
| Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies) | Cont-mov | | 250,0 | 257,0 |
| Servicios especiales a carga fraccionada | | | | |
| Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo | Por tonelada | 17,4 | 17,4 | 19,4 |
| Desconsolidación/Consolidación de MAFI's | Por MAFI | 75,0 | 75,0 | 77,0 |
| Servicios especiales a carga rodante | | | | |
| Transbordo de carga rodante - ciclo completo | Por tonelada | 61,9 | 61,9 | 72,0 |
| Otros servicios a la nave | | | | |
| Limpieza de bodegas de las naves | Por cuadrilla | 500,0 | 500,0 | 500,0 |
| Desembarque provenientes de la limpieza | Por m ³ | 250,0 | 250,0 | 250,0 |
| Gestión de residuos sólidos | Por camión | 1 900,0 | 1 300,0 | 1 300,0 |
| Desembarque de desechos sólidos | Por m ³ | 350,0 | 350,0 | 350,0 |
| Suministro agua | Por Tonelada | 7,0 | 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.

78. De otro lado, en el año 2016, 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.
79. El Cuadro N° 4 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.



80. Cabe resaltar que, los precios de los servicios especiales desregulados en función a la nave se mantuvieron estables respecto al año 2016, registrando 2% como el mayor incremento.
81. 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° 3: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2016 - 2017
(USD, sin IGV)

| Servicio | Unidad de cobro | Vigente a partir de: | | |
|--|-----------------|----------------------|------------|------------|
| | | 01/07/2016 | 12/12/2016 | 21/09/2017 |
| Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo) | | | | |
| 48 horas para importación y/o descarga | | Libre | | |
| Días: 3 - 6 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 8,00 | 8,00 | 8,10 |
| Día : 7 (precio por día) | TEU/Día | 30,00 | 30,00 | 30,60 |
| Día : 8 en adelante (precio por día) | TEU/Día | 12,00 | 12,00 | 12,20 |
| Uso de área operativa - contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo) | | | | |
| 72 horas para exportación y/o embarque | | Libre | | |
| Días: 4 - 6 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 8,00 | 8,00 | 8,10 |
| Día : 7 (precio por día) | TEU/Día | 30,00 | 30,00 | 30,60 |
| Día : 8 en adelante (precio por día) | TEU/Día | 12,00 | 12,00 | 12,20 |
| Uso de área operativa - contenedores llenos de transbordo | | | | |
| 48 horas para exportación y/o emabrque | | Libre | | |
| Días: 3 - 10 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 12,00 | 12,00 | 12,20 |
| Día : 11 (precio por día) | TEU/Día | 15,00 | 15,00 | 15,30 |
| Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo | | | | |
| 48 horas para exportación y/o emabrque | | Libre | | |
| Días: 3 - 10 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 12,00 | 12,00 | 12,20 |
| Día : 11 (precio por día) | TEU/Día | 15,00 | 15,00 | 15,30 |

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

82. En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, en el Cuadro N° 5 se puede apreciar que todos los servicios vinculados a la carga han presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio *Inspección y monitoreo – contenedor 20 y 40 pies* perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores, que pasó de USD 16,0 (por evento) en el año 2016 a USD 20,0 (por evento) en el 2017, lo que representó un aumento de 20%.
83. Por su parte, los servicios *Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles* y *Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles* que están relacionados con la carga fraccionada y carga rodante, respectivamente, presentaron un incremento de 5%.



CUADRO N° 4: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2016 - 2017
(USD, sin IGV)

| Servicio | Unidad de cobro | Vigente a partir de: | | |
|---|-----------------|----------------------|------------|------------|
| | | 01/07/2016 | 12/12/2016 | 21/09/2017 |
| Servicios especiales a carga en contenedores | | | | |
| Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7 | Por TEU | 210,0 | 210,0 | 210,0 |
| Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9 | Por TEU | 102,0 | 102,0 | 102,0 |
| Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO | Por TEU | 132,5 | 132,5 | 132,5 |
| Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies) | Cont-mov | 150,0 | 150,0 | 154,0 |
| Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies) | Cont-mov | 250,0 | 250,0 | 257,0 |
| Servicio de colocación de precintos | Por precinto | 12,0 | 12,0 | 12,0 |
| Colocación o remoción de etiquetas | Por Contenedor | 9,0 | 9,0 | 9,0 |
| Pesaje adicional de contenedores | Por Contenedor | 90,0 | 90,0 | 90,0 |
| Inspección o revisión adicional de precinto | Por precinto | | 12,0 | 12,0 |
| Inspección y monitoreo - contenedor de 20 y 40 pies | Por evento | 16,0 | 16,0 | 20,0 |
| Consolidación/desconsolidación de contenedores secos | Por Contenedor | 160,0 | 160,0 | 164,0 |
| Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer | Por Contenedor | 530,0 | 530,0 | 544,0 |
| Reparación de contenedor | Por actividad | Por Cotización | | |
| Servicios especiales a carga fraccionada | | | | |
| Uso de depósito simple. Días: 1 - 30 (precio por mes o fracción de mes) | m2 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |
| Movilización extra | Por tonelada | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Manipuleo por registro de carga | Por tonelada | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's | Por MAFI | 250,0 | 250,0 | 256,0 |
| Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles | Por Turno | 1100,0 | 1100,0 | 1155,0 |
| Pesaje adicional (no incluye movimiento extra) | Por camión | 21,0 | 21,0 | 21,0 |
| Servicios especiales a carga rodante | | | | |
| 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 rodante en MAFI's | Por MAFI | 250,0 | 250,0 | 256,0 |
| Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles | Por Turno | 1100,0 | 1100,0 | 1155,0 |
| Servicios especiales a la carga sólida a granel | | | | |
| 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.

84. 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.
85. Al respecto, se observó que este servicio pasó de USD 20,0 en el año 2016 a USD 20,4 en el 2017, lo que representó un aumento de 2%. Adicionalmente, se muestra que el día 7 del mismo servicio tenía un precio de USD 70,0 (por TEU) y para el año 2017 se incrementó a USD 71,3, lo que significó un incremento de 1,9%.



CUADRO N° 5: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2016 - 2017
(USD, sin IGV)

| Servicio | Unidad de cobro | Vigente a partir de: | | |
|--|-----------------|----------------------|--------------|------------|
| | | 01/07/2016 | 12/12/2016 | 21/09/2017 |
| Uso de área operativa - contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo) | | | | |
| 48 horas para importación y/o descarga | | | Libre | |
| Días: 3 - 6 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 20,00 | 20,00 | 20,40 |
| Día : 7 (precio por día) | TEU | 70,00 | 70,00 | 71,30 |
| Día : 8 en adelante (precio por día) | TEU/Día | 30,00 | 30,00 | 30,60 |
| Uso de área operativa - contenedores llenos de embarque (excepto transbordo) | | | | |
| 72 horas para exportación y/o emabrque | | | Libre | |
| Días: 4 - 6 (tarifa por día) (desregulado) | TEU/Día | 20,00 | 20,00 | 20,40 |
| Día : 7 (precio por día) | TEU | 70,00 | 70,00 | 71,30 |
| Día : 8 en adelante (precio por día) | TEU/Día | 30,00 | 30,00 | 30,60 |

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.3. Cargos de Acceso

86. 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.
87. Al cierre del 2017, se encontraron 23 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 (17) para el servicio de practicaje. Asimismo, la totalidad de los contratos corresponden a renovaciones vía adendas.
88. Estas renovaciones 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° 6: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2017**

| Empresa | Desde | Hasta | Renovación | Monto (USD, sin IGV) |
|--|------------|------------|-------------|-------------------------|
| Remolcaje | | | | |
| Ian Taylor Perú S.A.C. | 08/03/2017 | 07/03/2018 | Adenda N° 6 | 70,0 |
| Petrolera Transoceánica S.A. | 08/03/2017 | 07/03/2018 | Adenda N° 6 | 70,0 |
| Trabajos Marítimos S.A. | 08/03/2017 | 07/03/2018 | Adenda N° 6 | 70,0 |
| Inversiones Marítimas CPT Perú S.A. | 08/03/2017 | 07/03/2018 | Adenda N° 5 | 70,0 |
| Petrotankers S.A.C. | 08/03/2017 | 07/03/2018 | Adenda N° 5 | 70,0 |
| Svitzer Andino S.A. | 06/05/2017 | 05/05/2018 | Adenda N° 2 | 70,0 |
| Practicaje | | | | |
| Maritime & Services S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Agencias Universales de Perú S.A. – Agunsa | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Argos Marine E.I.R.L. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Corporación de Prácticos | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Empresa Marítima del Sur | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Océano Agencia Marítima S.A. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Prácticos Marítimos S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Quality Maritime Services E.I.R.L. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Rigel Pilots S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Servicio de Practicaje Marítimo S.A. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Servicios y Operaciones Marítimas Inka EIRL | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Trabajos Marítimos S.A. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Triton Maritime Services S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 6 | 0,00 |
| Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 4 | 0,00 |
| Loyola Alvarez, Jaime EIRL | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 2 | 0,00 |
| Aldebaran Pilots S.A.C. | 01/07/2017 | 30/06/2018 | Adenda N° 1 | 0,00 |

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

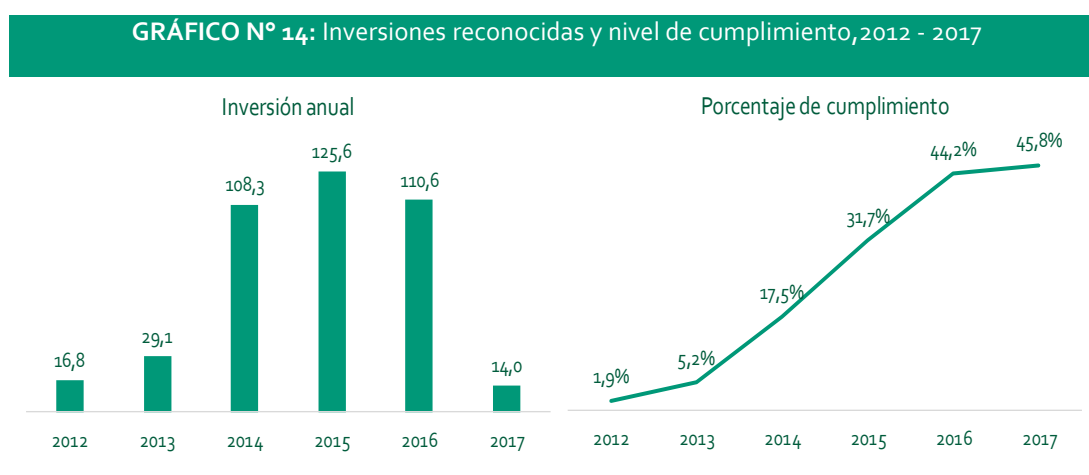
89. Finalmente, existen empresas que vienen operando como usuarios intermedios desde el inicio de la concesión, tales como, Ian Taylor S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A., Trabajos Marítimos S.A., Inversiones Marítimas CPT Perú S.A. y Petrotankers S.A.C, que brindan el servicio de remolcaje; así como, diez (10) empresas brindando el servicio de practicaje.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

90. En abril del 2012 la APN Terminals aprobó el expediente técnico para ejecutar la primera y segunda etapa de inversiones en el Terminal Multipropósito del Callao por un monto de inversión estimado de USD 346,03 millones. En octubre de 2012, APM Terminals inició las obras de construcción, las cuales fueron culminadas en abril de 2016 y aprobadas en febrero de 2017
91. En el año 2017, al igual que en años anteriores las inversiones consistieron en obras civiles, equipamiento y tecnología informática. Así, durante el 2017, se recibieron 41 equipos nuevos como Inversión Complementaria.
92. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante 2017, las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 14,0 millones (incluido IGV), con lo cual las inversiones acumuladas alcanzaron la suma de USD 404,4 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 45,8% en la ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento (USD 883,4 millones).



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

V.2. Pagos al Estado

93. 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.
94. 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.
95. 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.

96. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APM Terminals¹⁵

| CUADRO N° 7: Pagos al Estado, 2016 - 2017 (Miles de Soles) | | |
|---|-----------------|-----------------|
| Concepto | 2016 | 2017 |
| Aporte por regulación | 4 509,41 | 5 420,98 |
| Retribución al Estado | 13 529,61 | 16 258,80 |
| ENAPU | 15 560,62 | 12 857,44 |
| Total | 33 599,6 | 34 537,2 |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

97. El pago al Estado realizado en el 2017, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, superó los S/. 34,5 millones, monto 2,8% mayor que el pagado en el año 2017.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

98. 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

99. 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.
100. 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 descarga¹⁶ y el segundo corresponde al tiempo de zarpe de la nave¹⁷. 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.

¹⁵ Según los Estados Financieros Auditados de ENAPU.

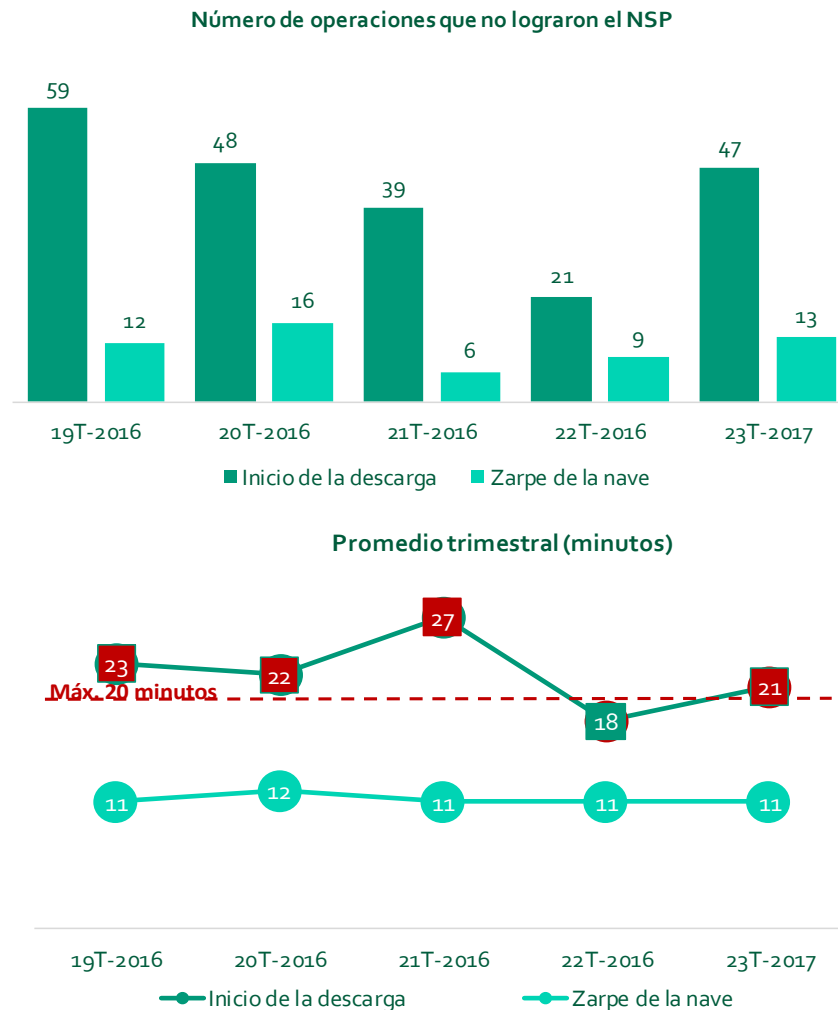
¹⁶ Es el tiempo para el inicio de las maniobras de descarga, computándose desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias.

¹⁷ 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.



101. 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 47 operaciones el primer 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 13 operaciones el primer 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, 2016 - 2017



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

102. Del referido gráfico también se observa que el comportamiento descrito el primer trimestre del año 2016, también se presentó en el año 2017; sin embargo, la diferencia que se presenta es que en el 2017 existe un ligero aumento en el número de operaciones que no lograron los niveles de servicio acordados. Así, para el indicador *Tiempo de zarpe de la nave*, existieron trece (13) operaciones, esta cantidad de operaciones es similar que la presentada el primer trimestre de 2016.

103. Similarmente, en el caso del indicador *Tiempo para el inicio de la descarga*, el Gráfico N° 15 muestra el número de operaciones que sobrepasan el tiempo contractualmente establecido



(máximo 30 minutos por operación). Así, en el primer trimestre de 2017, el número de operaciones que sobrepasaron dicho tiempo fue de 47 operaciones, cantidad de operaciones menor a la del mismo periodo del año anterior. En cuanto al promedio trimestral se observa que, en el primer trimestre de 2017, el indicador *Tiempo de zarpe de la nave* cumple con lo establecido contractualmente (máximo 20 minutos). Sin embargo, en el mismo periodo, el Concesionario ha incumplido en el indicador *Tiempo para el inicio de la descarga*.

104. 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.
105. Sobre dicho indicador, el Cuadro N° 9 muestra que el Concesionario, el primer trimestre de 2017, 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, en ese periodo, no existieron operaciones en las que el Concesionario no cumplió con los 18 movimientos por grúa por hora como mínimo.

CUADRO N° 8: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2016 – 2017

| Tipo de carga | Aplicación | Unidad de medición | Calidad Mínima | Trimestre de Explotación | | | | |
|--|----------------------|--------------------|-------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | | Ene/Mar 2016 | Abr/Jun 2016 | Jul/Set 2016 | Oct/Dic 2016 | Ene/Mar 2017 |
| Carga en contenedores - con grúa pórtico | Operación individual | Operaciones que no | min 18 Mov./hr. x | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| | Promedio trimestral | Mov./hr. x grúa | min 25 | 27,4 | 27,6 | 27,2 | 26,1 | 25,6 |
| Carga en contenedores - sin | Promedio trimestral | Cont./hr.x grúa | min. 10 | 11,9 | 10,9 | 10,1 | 10,2 | 12,9 |
| Carga rodante | Promedio trimestral | Mínutos | min. 80 | 133 | 147,8 | 139,3 | 124,1 | 136 |
| Carga fraccionada | Promedio trimestral | Mínutos | min. 100 | 156,9 | 215,8 | 178,9 | 193,3 | 194,8 |
| Carga sólida a granel | Promedio trimestral | Mínutos | min. 400 | 378,3 | 344,2 | 339,1 | 392,4 | 408,4 |
| Carga sólida a granel fertilizante | Promedio trimestral | Mínutos | min. 300 | 263,7 | 241,5 | 260 | 257,8 | 277,8 |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

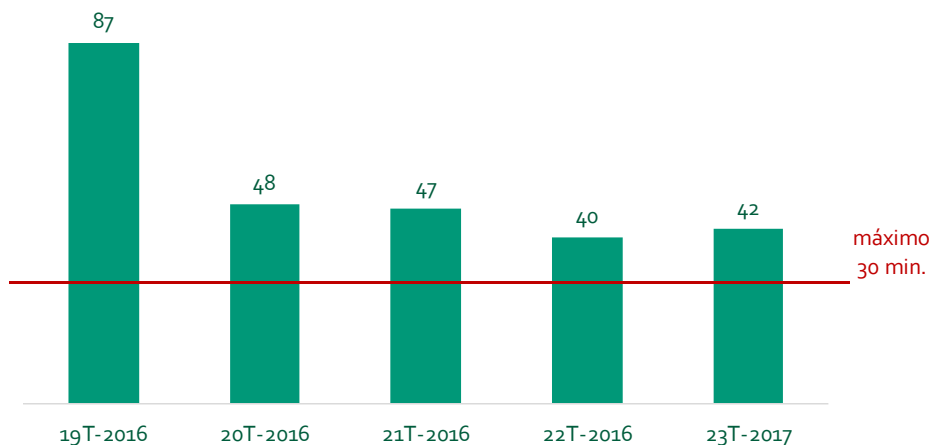
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

106. Asimismo, el Cuadro N° 9 muestra que, en el 2017, 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. Así también, por primera vez se alcanzó cumplir los niveles de servicio mínimos sobre las operaciones de carga sólida a granel. Sin embargo, respecto a los niveles de rendimientos alcanzados para las operaciones de carga sólida a granel fertilizante, no se logró lo acordado en el Contrato de Concesión, lo cual también se observa en el año 2017.
107. 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 minutos¹⁸.

GRÁFICO N° 16: Tiempo de atención al usuario para retiro de mercancía, 2016 - 2017
(Minutos)



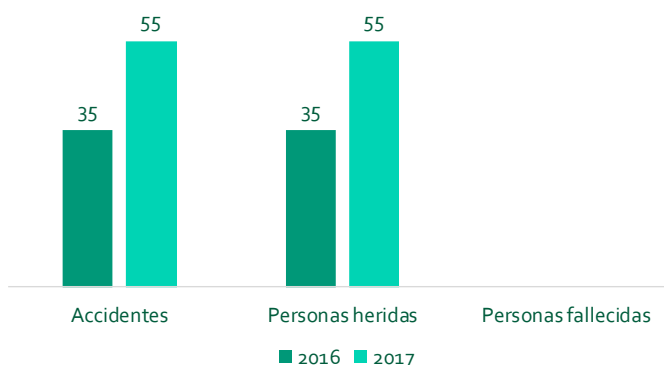
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

108. En el primer trimestre de 2017, el Concesionario no cumplió con el nivel de 30 minutos como máximo. Efectivamente, APM Terminals consiguió 42 minutos en dicho periodo, lo que representó un 40% sobre el tiempo máximo que debe cumplir. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que ello ha representado una reducción importante en el indicador mencionado respecto al mismo periodo de año anterior.

VI.2. Accidentes

109. En el 2017 el número de accidentes fue de 55, lo cual representó un incremento de 57,1% respecto al año anterior. Los accidentes ocurridos en este periodo generaron la misma cantidad de personas heridas que el año anterior, con la salvedad que no existió ninguna persona fallecida.

GRÁFICO N° 17: Número de accidentes, 2016 - 2017



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

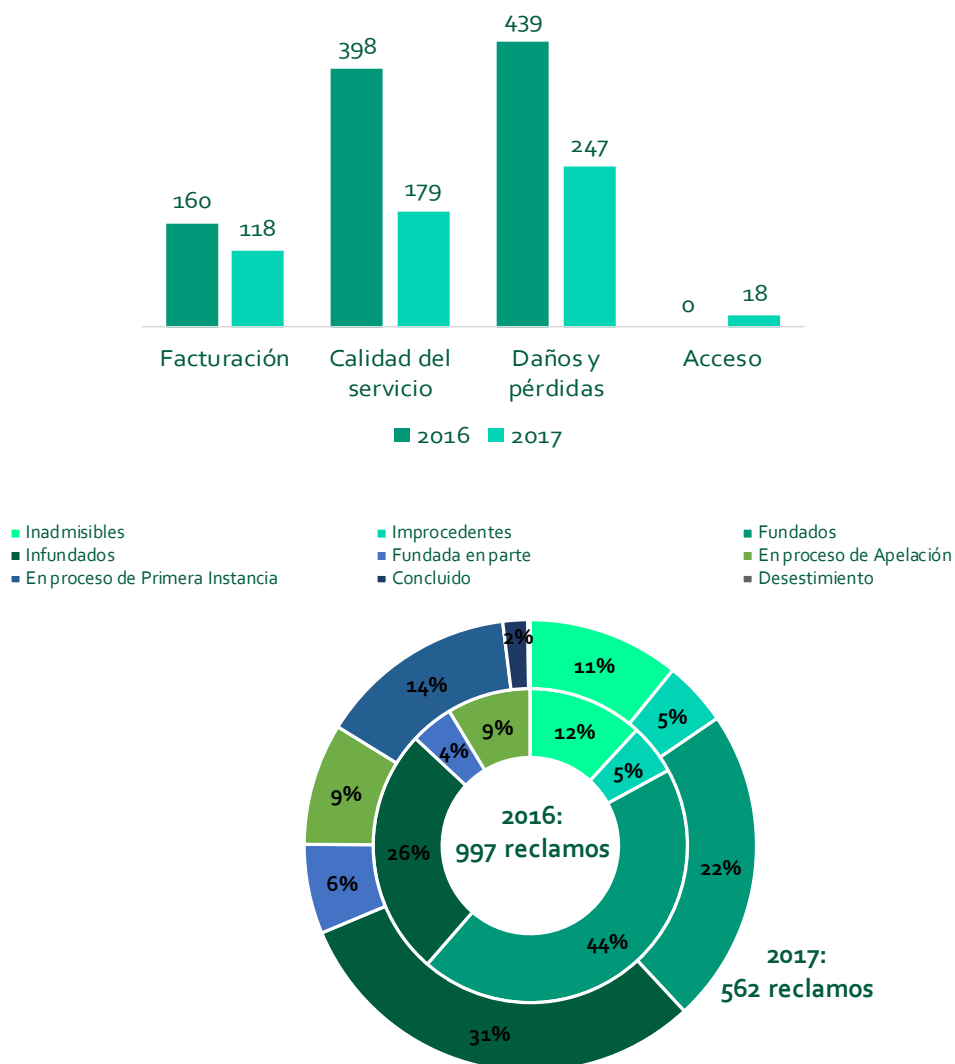
¹⁸ Corresponde al tiempo posterior al pago de los derechos aduaneros y la obtención de la autorización del terminal, que se computa desde que el ingreso que el usuario ingresa con su unidad al terminal portuario hasta que salga de la misma.



VI.3. Reclamos

110. En el 2017, el número de reclamos registró una disminución de 43,6% con relación al año anterior, pasando de 997 reclamos en el 2016 a 562 reclamos en el 2017. Ello como consecuencia de una reducción en materias, tales como facturación (42 reclamos menos), Calidad de servicio (219 reclamos menos) y Daños y pérdidas (192 reclamos menos), sin embargo, se presentaron reclamos por materia de Acceso a la infraestructura (18 reclamos).

GRÁFICO N° 18: Número de reclamos presentados y resueltos, 2017



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

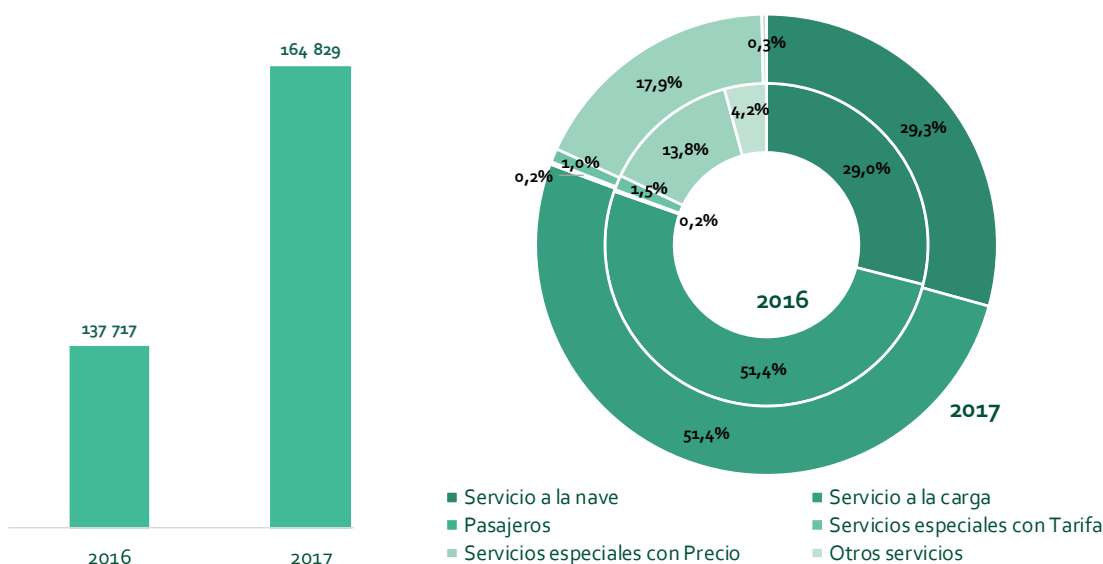
111. Como se observa, del total de reclamos resueltos durante 2017, el 31% se declararon infundados y 22% fundados. Cabe señalar que, el 34% de los reclamos fundados estuvieron relacionados con la facturación o cobro (cobros por servicios no prestados, recargos por cuadrilla no utilizada) y un 33% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio.



VII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

- 112 Al año 2017, los ingresos del Concesionario alcanzaron el monto de S/ 164,8 millones, el cual aumentó 19,7% respecto a los ingresos recaudados el año 2016 (S/ 137,7 millones).
- 113 Los principales ingresos corresponden a la prestación de los servicios a la carga, que en los años 2016 y 2017 oscilaron alrededor del 51% del total de la recaudación total del Concesionario, mientras que alrededor del 29% de los ingresos corresponde a servicios a la nave para ambos años.
- 114 Así también, los servicios especiales con Precio (no regulados) representaron el 13,8% y 17,9% en el año 2016 y 2017, respectivamente. Finalmente, los demás servicios brindados por el Concesionario (Pasajeros, Servicios especiales con tarifa y Otros servicios) representaron alrededor del 5,9% y 1,5% para el año 2016 y 2017, respectivamente.

GRÁFICO N° 19: Evolución de los Ingresos del Concesionario, 2016 – 2017
(Miles de soles)



Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

VIII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2017 para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito presenta las siguientes conclusiones.

- (i) Durante 2017, el número de naves atendidas en el terminal se incrementó 0,9% en relación al año anterior; mientras que la carga total movilizada experimentó un incremento de 11,2%, al pasar de 15 744 mil toneladas en 2016 a 17 508 mil toneladas en 2017. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 7,8 mil toneladas a 8,6 mil toneladas.



- (ii) En el 2017 APM Terminals tuvo como principales clientes a las líneas navieras, al igual que en el año 2016, Mediterranean Shipping Company (17,1%) y Maersk Line (12,3%), las cuales tienen la característica de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tener vinculación económica con el Concesionario.
- (iii) El volumen de carga movilizada en contenedores (contenedores llenos), carga sólida y carga líquida a granel durante 2017 registró una expansión de 9,2%, 11,7% y 5,1% respecto al año anterior, 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.
- (iv) En general, se puede mencionar que el proceso de importación es el de mayor importancia relativa en los diversos servicios estándar. Representaron, en el 2017, el 63,6%, 99,1%, 99,9%, 75,0%, 96,0%, para la carga en contenedores (contenedores llenos), fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante, respectivamente. Estas participaciones fueron similares al año anterior.
- (v) 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% y estará vigente por cinco (5) años.
- (vi) 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* (+92,3% vía nave y de +71,8% 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.
- (vii) Respecto a los servicios especiales regulados, en el 2017, APM Terminals inició la prestación del servicio *Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves*; así también, se retiró el servicio *Incremento de productividad en el embarque/desembarque de carga fraccionada*. 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 2016. Sin perjuicio de ello, el que presentó mayor incremento fue el servicio *Inspección y monitoreo – contenedor de 20 y 40 pies* que alcanzó un aumento de 25%, respecto al año anterior.
- (viii) En 2017, APM Terminals invirtió USD 14,0 millones alcanzando una inversión acumulada de USD 404,4 millones. Lo cual representó un avance de 45,8% en 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 2,8%; comprendidos entre pagos a ENAPU, Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN.
- (ix) En cuanto a los niveles de servicios y productividad, el Concesionario ha presentado una tendencia similar a la del primer trimestre del año anterior. En efecto, los únicos



indicadores en los que ha cumplido de manera íntegra con lo establecido contractualmente fueron el Rendimiento de carga en contenedores (sin grúa pórtico), carga rodante, fraccionada y sólida a granel. En el resto de indicadores al igual que en el 2016, presentó incumplimientos.

- (x) 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 2016. 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 2016.
- (xi) El número de accidentes en el 2017 fue de 55, lo cual representó un incremento de 55% respecto al año anterior, en dichos accidentes no se presentó ninguna persona fallecida. Finalmente, el número de reclamos tuvo una disminución de 43,6%, pasando de 997 reclamos en el 2016 a 562 reclamos en el 2017.
- (xii) Finalmente, en el año 2017, los ingresos recaudados por el Concesionario ascendieron a 164,8 millones de soles, lo cual representa un incremento de 19,7% respecto al año anterior. Cabe resaltar que los servicios a la carga registraron la mayor participación dentro de la recaudación total para el año 2016 y 2017 (51,4% para ambos años).



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"> ▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor índice tarifario para carga contenedorizada, que incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa hasta por 4 días de almacenamiento adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar. ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas. ▪ <u>Tercer factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados. ▪ <u>Cuarto factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor. | Bases del Concurso |
| 5 | Modalidad | Autosostenible | Cláusula 2.1. (p. 28) |
| 6 | Tipo de Contrato | DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación). | Cláusula 2.1. (p. 28) |
| 7 | Capital mínimo | 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"> ▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: 10% de la Inversión Referencial de las obras iniciales. - Antes del inicio de ejecución de cada etapa, deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada etapa y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción de cada una de la etapas, hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las obras de cada etapa. | Cláusula 10.2. (p. 79) |



| 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. |
| 9 | Garantías del Concedente | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. ▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera. | Cláusula 10.1. (p. 79) |
| 10 | Garantías a favor de Acreedores Permitidos | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del aporte por regulación. - Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria. | Cláusula 10.3. (p. 80) |
| 11 | Compromiso de inversión | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones ▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones ▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones ▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones ▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones ▪ Inversión Etapa VI: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) | Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16 |
| 12 | Obras a ejecutar | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a las Etapas 1 y 2, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión. ▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales. - Etapa 5: cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales. - Etapa 6: cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato. | Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176) |
| 13 | Cierre Financiero | 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"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - 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. | Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118) |



| 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">▪ Reglas procedimentales comunes. | |
| 15 | Penalidades | <ul style="list-style-type: none">▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:<ul style="list-style-type: none">- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT).- Explotación de la Concesión.- Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5% del monto a transferir).- Garantías (3,2 y 8 UIT).- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT).- Competencias Administrativas (8 UIT). | Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201) |
| 16 | Causales de caducidad | <ul style="list-style-type: none">▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:<ul style="list-style-type: none">- Término por Vencimiento del Plazo.- Término por Mutuo Acuerdo.- Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria.- Término por incumplimiento del Concedente.- Término por decisión unilateral (del Concedente).- Fuerza mayor o caso fortuito.- Otras causales no imputables a las partes. | Cláusula 15.1. (p. 106) |
| 17 | Equilibrio económico | <ul style="list-style-type: none">▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria.▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar.▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:<ul style="list-style-type: none">a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. | 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. |
| | | 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. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. | |
| 18 | Pólizas de seguros | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los bienes del Concedente. ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. | Cláusula 11.3. (p. 87) Cláusula 11.4. (p. 88) Cláusula 11.5. (p. 88) Cláusula 11.6. (p. 89) Cláusula 11.7. (p. 89) |
| 19 | Inicio de operaciones | <ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los bienes de la Sociedad Concesionaria (el inicio de la explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en periodo pre-operativo). ▪ La explotación solo podrá iniciarse si la Sociedad Concesionaria ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato de Concesión, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las leyes y disposiciones aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las mismas, según lo previsto en el Expediente técnico. En el caso de la ejecución de las obras por etapas, la fecha de inicio de su explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras comprendidas en cada etapa. | Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68) |
| 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> | Anexo 3 (p. 152) |



| 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. |
| | | <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> <p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h ○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h ○ Carga Rodante: 80 t/h ○ Carga fraccionada: 100 t/h ○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h ○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h <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"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). | Cláusula 8.25. (p. 74) |
| 22 | Tarifas | <p>Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio a la Nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora – hora USD 0,70 ▪ Servicio de Embarque o Descarga: <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 | Anexo 5 (p. 157) |



| 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">- Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125- Pasajeros¹⁹ USD 8,00▪ Servicio de Transbordo<ul style="list-style-type: none">- Con grúa pórtico de muelle<ul style="list-style-type: none">○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00- Sin grúa pórtico de muelle<ul style="list-style-type: none">○ Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00▪ Servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)²⁰ | |
| 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) |

¹⁹ Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.

²⁰ 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 | | | | | | | |
| Período: | 2011-2017 | | | | | | | |
| Tráfico | | | | | | | | |
| Indicador | Unidad de medida | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Naves atendidas | Unidades | 1 144 | 2 194 | 2 454 | 2 258 | 2 143 | 2 025 | 1 985 |
| Carga total atendida | Toneladas | 7 824 280 | 14 711 347 | 19 707 823 | 14 894 765 | 14 423 896 | 15 585 012 | 17 695 917 |
| Carga por tipo de operación | | | | | | | | |
| Exportación | Toneladas | 2 798 095 | 4 825 609 | 6 104 405 | 3 610 611 | 2 746 342 | 3 109 784 | 4 023 436 |
| Importación | Toneladas | 5 022 255 | 9 859 077 | 13 573 021 | 11 278 853 | 11 666 697 | 12 628 946 | 13 526 707 |
| Cabotaje | Toneladas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Transbordo | Toneladas | 3 930 | 26 661 | 30 397 | 5 301 | 10 857 | 4 801 | 8 884 |
| Tránsito | Toneladas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 136 |
| 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 | 6 568 441 |
| Fraccionada | Toneladas | 724 167 | 1 795 759 | 1 803 282 | 1 821 379 | 1 989 182 | 1 919 663 | 1 946 649 |
| Graneles líquidos | Toneladas | 1 250 371 | 2 697 414 | 3 206 440 | 2 819 364 | 2 609 580 | 2 862 980 | 2 941 768 |
| Graneles sólidos | Toneladas | 3 166 041 | 6 046 632 | 6 322 716 | 5 430 503 | 4 451 496 | 4 971 236 | 5 763 190 |
| Rodante | Toneladas | 186 156 | 438 944 | 431 550 | 340 273 | 329 429 | 288 502 | 339 115 |
| Contenedores | Unidades | 163 037 | 271 972 | 319 350 | 332 790 | 395 679 | 550 673 | 624 211 |
| Contenedores | TEU | 245 693 | 379 727 | 475 188 | 490 978 | 588 412 | 871 167 | 1 002 931 |
| Ingresos | | | | | | | | |
| Servicio a la nave | Miles de soles | - | - | 31 547 | 26 616 | 29 711 | 39 892 | 48 294 |
| Servicio a la carga | Miles de soles | - | - | 227 778 | 61 513 | 62 118 | 70 806 | 84 686 |
| Pasajeros | Miles de soles | - | - | 0 | 189 | 255 | 249 | 307 |
| Servicios especiales con Tarifa | Miles de soles | - | - | 5 989 | 3 318 | 3 670 | 2 031 | 1 578 |
| Servicios especiales con Precio | Miles de soles | - | - | 16 896 | 8 721 | 16 673 | 18 950 | 29 426 |
| Otros servicios | Miles de soles | - | - | 0 | 3 475 | 6 252 | 5 791 | 539 |
| Total | Miles de soles | - | - | 282 210 | 103 831 | 118 679 | 137 717 | 164 829 |

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Victor Chang Rojas - Analista
Oscar Ubillús Ramirez - Analista
Andrea Raza Herrera - Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante