



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal Norte Multipropósito

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
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	9
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS	10
III.1. Principales clientes	10
III.2. Tráfico de servicios	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	18
IV.1. Tarifas	18
IV.2. Precios	20
IV.3. Cargos de Acceso.....	24
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	25
V.1. Inversiones.....	25
V.2. Pagos al Estado	25
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	26
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	26
VI.3. Reclamos	28
VII. DESEMPEÑO FINANCIERO	29
VII.1. Estado de Resultados.....	29
VII.2. Estado de situación financiera	30
VII.3. Ratios financieros.....	31
VII. CONCLUSIONES	34
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	36
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	42



CUADROS

Cuadro N° 1: Características de la infraestructura portuaria de APM Terminals.....	8
Cuadro N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2017 - 2018.....	19
Cuadro N° 3: Algunos servicios especiales no regulados en función a la nave, 2017 - 2018.....	21
Cuadro N° 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2017 - 2018.....	22
Cuadro N° 5: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2017 - 2018.....	23
Cuadro N° 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2017 - 2018	24
Cuadro N° 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2018	24
Cuadro N° 8: Pagos al Estado, 2017 - 2018	26
Cuadro N° 9: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2017 – 2018	27
Cuadro N° 10: Estado de resultados	29
Cuadro N° 11: Estado de situación de resultados	30

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 - 2018.....	11
Gráfico N° 2: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores, 2017 - 2018	12
Gráfico N° 3: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos	12
Gráfico N° 4: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 -2018.....	13
Gráfico N° 5: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos	13
Gráfico N° 6: Servicio estándar de transbordo de contenedores, 2017 -2018	14
Gráfico N° 7: Servicio estándar de transbordo de contenedores.....	15
Gráfico N° 8: Servicio estándar de carga fraccionada, 2017 - 2018.....	15
Gráfico N° 9: Servicio estándar de carga sólida a granel, 2017 - 2018	16
Gráfico N° 10: Productos de carga sólida a granel	16
Gráfico N° 11: Servicio estándar de carga líquida a granel, 2017 - 2018.....	17
Gráfico N° 12: Servicio estándar de carga rodante, 2017 - 2018	17
Gráfico N° 13: Servicio estándar de pasajeros, 2017 – 2018	18
Gráfico N° 14: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2012 - 2018.....	25
Gráfico N° 15: Niveles de servicio y productividad relacionados con la nave, 2017 - 2018	27
Gráfico N° 16: Tiempo de atención al usuario para retiro de mercancía, 2017 - 2018.....	28
Gráfico N° 17: Número de accidentes, 2017 - 2018	28
Gráfico N° 18: Número de reclamos presentados y resueltos, 2018.....	29
Gráfico N° 19: Ratios de rentabilidad.....	31
Gráfico N° 20: Ratios de liquidez	32
Gráfico N° 21: Ratios de endeudamiento.....	33

ILUSTRACIÓN

Ilustración N° 1: Etapas del proyecto	7
---	---



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 2018. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas, accidentes, reclamos, entre otros.

APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APM Terminals) compuesta accionarialmente en su momento por las empresas APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (20%), firmó el 11 de mayo de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años. En marzo de 2018, Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Termináis B.V. y Callao Port Holding B.V., resultando en una nueva participación accionarial del Concesionario según la cual APM Termináis B.V. posee el 63,75%, mientras que Callao Port Holding B.V controla el 36,25%.

El Terminal Norte comprende cuatro muelles centrales, el muelle norte, el muelle de hidrocarburos y el muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Este terminal está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APM Terminals deberá realizar una inversión referencial de USD 883,5 millones (incluido IGV)¹, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización².

APM Terminals moviliza diferentes tipos de cargas, sin embargo, las líneas navieras que transportan carga en contenedores representan los principales clientes en relación al mayor volumen de toneladas movilizadas. En particular, el 2018, APM Terminals tiene como principales clientes a las empresas Mediterranean Shipping Company, Maersk Line, Odffjell Tankers A/S y Pacific Basin Supramax Limited con una participación de 19,7%, 10,8%, 3,1%, 2,5%, respectivamente.

En el 2018, la cantidad demandada del *Servicio Estándar a la nave* fue de 1 790 naves (-11,5% respecto al 2017), del *Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos* fue de 522,5 miles de TEU (+7,0% respecto al 2017), del *Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos* fue de 268,6 miles de TEU (+10,3% respecto al 2017) y del *Servicio de Transbordo de contenedores (vacíos o llenos)* fue de 118,2 miles de TEU (-41,6% respecto al 2017).

De otro lado, en el 2018, el Concesionario movilizó 2 311,4 mil toneladas de carga fraccionada (+18,7%), 5 623,6 mil toneladas de carga sólida a granel (-1.4%), 2 702 mil toneladas de carga líquida a granel (-8,2%) y 316,2 mil toneladas de carga rodante (-5%). Finalmente, en el 2018 se movilaron 30,4 mil personas (+4,4%).

En el 2016 se aplicó a los servicios regulados el primer cálculo del factor de productividad, estimado en -9,63%. Adicionalmente, se estableció que la aplicación de las tarifas tope se debe realizar a un conjunto de servicios (canastas), las cuales se definieron en: (i) servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. Esto generó que algunos servicios se incrementen de manera importante, destacando el *servicio de re-estiba de carga rodante vía nave* (+92,3% en el 2017 y +54% el 2018) y el *servicio de re-estiba de carga rodante vía muelle* (+71,8% en el 2017 y +71,1% en el 2018).

En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2018, no se han brindado nuevos servicios. Respecto a la evolución de los precios para los servicios especiales no regulados en función a la nave, se puede apreciar que la mayor variación en términos porcentuales se da en el servicio Gestión de residuos oleosos, que alcanza una caída del 82% respecto al 2017. Del mismo modo, los precios de los servicios tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7 y transbordo de carga fraccionada – ciclo completo presentaron una caída de 8,5% y un incremento de 10,3%, respectivamente.

¹ Inversión actualizada a diciembre de 2017, incluye IGV.

² Cabe precisar que inicialmente existían una sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero que el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.



En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, se puede apreciar que todos los servicios vinculados a la carga han mantenido o presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1 perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores, que pasó de USD 210,0 (por TEU) en el año 2017 a USD 239,0 (por evento) en el 2018, lo que representó un aumento de 13.8%.

Con relación a los precios de los servicios especiales desregulados en función a la nave, estos se incrementaron respecto al año 2017. En particular, los servicios relacionados al uso de área operativa - contenedores de transbordo - Días: 3 - 4 (precio por día) registraron crecimientos significativos del 23%, tanto para contenedores llenos, como vacíos. De manera similar, los servicios Días: 5 - 6 (precio por día) presentaron un crecimiento del 63,4%, tanto para contenedores llenos como vacíos.

Respecto a los servicios especiales desregulados en función a la carga, el *servicio de uso de área operativa para contenedores llenos de embarque y desembarque (del día 3 al 6 inclusive)*, se observó que su precio pasó de USD 20,4 en el año 2017 a USD 21,6 en el 2018, lo que representó un aumento de 5,9% (+2,0% en el 2017). Adicionalmente, se muestra que el Día 7 del mismo servicio pasó de USD 71,3 (por TEU) a USD 75,0, lo que significó un incremento de 5,2% (+1.9% en el 2017).

En el 2018, se encontraron 21 contratos de acceso vigentes, de los cuales seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y quince (15) para el servicio de practicaje. Asimismo, los 21 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.

En el 2018, la inversión reconocida fue de USD 3,9 millones (incluido IGV), lo cual implicó que las inversiones acumuladas asciendan a USD 408,3 millones (incluido IGV), equivalente al 45,6% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión. El pago al Estado realizado en el 2018, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, alcanzó los S/. 47,5 millones (+37,5% respecto al año 2017). explicado por el incremento en las utilidades anuales antes de impuestos del Concesionario, que pasaron de USD 3 944 miles a USD 6 396 miles (+ 62,2%).

Los resultados de los niveles de servicio y productividad muestran que todos los indicadores trimestrales alcanzaron los niveles establecidos contractualmente en el 2018. Respecto al indicador *Tiempo para el inicio de descarga*, el Concesionario ha presentado 192 operaciones en los que se no se alcanzó el nivel de servicio y productividad requerido, un 39,4% menos que el correspondiente al año 2017. Asimismo, el indicador *Tiempo para el zarpe de la nave*, presentó 67 operaciones que no cumplieron con lo señalado en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión en el año 2018, lo que implica un incremento del 36,7% respecto al año anterior. El número de accidentes en el 2018 fue de 27, esto es, 28 accidentes menos que en el año anterior. Finalmente, el número de reclamos se incrementó de 562 en el 2017 a 638 en el 2018 (+13,5%).

Respecto al número de reclamos, este indicador presentó un incremento respecto al 2017 de 13,5%, pasando de 562 a 638 reclamos en el 2018, explicado como consecuencia de un incremento de los reclamos por Daños y perjuicios, que pasó de 247 a 339 (+37,2), y a pesar de la reducción en Facturación, que pasó de 118 a 76 (-35,6%). En cuanto al estado de los reclamos, se observa que persiste un importante número de casos fundados, 20,1% del total, mostrando un peso similar respecto al 2017, en el que se registró un 22,6%.

El Concesionario alcanzó ingresos por un monto de USD 193,9 millones que representó un incremento de 9,9% respecto al año anterior, generando una Utilidad operativa de USD 51,1 millones (+37,1%) y un Utilidad neta de USD 25,0 millones (+ 118,2%). Mostrando con ello, tener una mayor eficiencia de gestión y eficiencia total.

El Activo de la Concesión fue de USD 498,2 millones lo que significó un aumento de 8,9% en el valor de los activos, respecto al año anterior, principalmente, por el aumento de los fondos (efectivo) en las cuentas corrientes que se tienen en los banco locales (+USD 58,0 millones). En esa misma línea, el Pasivo Total aumentó en USD 15,0 millones (+6,1% respecto al 2017), como consecuencia del aumento en las provisiones por posibles pagos de sanciones establecidas por el Ositrán por incumplimiento en



los niveles de servicios y productividad. El Patrimonio neto alcanzó el monto de USD 239,3 millones y lo que significó un aumento de 12,1% producto del incremento de los Resultados acumulados (+12,1%).

En el 2018 los ratios de rentabilidad muestran que por cada dólar de ingreso el Concesionario genera una utilidad neta de USD 0,13. Por su parte, por cada dólar invertido el activo presenta un rendimiento de USD 0,05 y el accionista obtiene una rentabilidad de USD 0,11. Los ratios de liquidez muestran que, en el 2018, el Concesionario recuperó la posibilidad de cubrir sus deudas de corto plazo con sus activos corrientes (valor mayor a la unidad), situación que no ocurría entre los años 2015 y 2017. Finalmente, el grado de endeudamiento muestra una tendencia a depender menos de un financiamiento de terceros (0,52 en el 2018) y, por otro lado, el ratio Calidad de deuda muestra que el 30% de su deuda total es de corto plazo, lo cual aunado a los ratios de liquidez podría indicar buscar una nueva relación entre la deuda de corto y largo plazo.



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 marzo de 2018, Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Termináis B.V. y Callao Port Holding B.V. La nueva participación accionarial del Concesionario fue la siguiente: APM Termináis B.V. con 63,75% y Callao Port Holding B.V con 36,25%.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

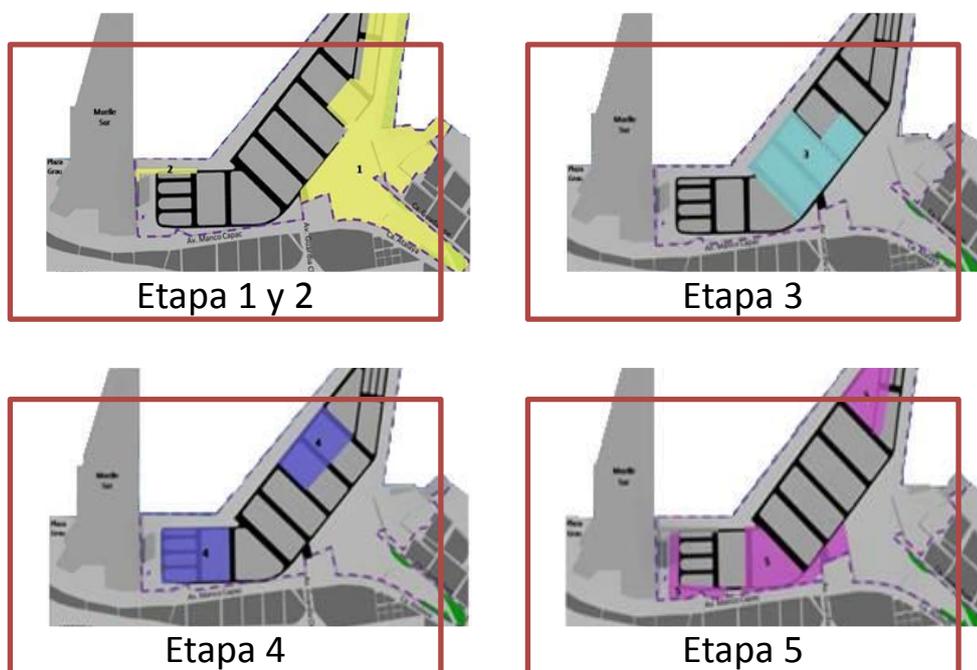


ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto

4. La concesión del Terminal Multipropósito se encuentra dividida en 5 etapas, que implican:
 - (i) Modernización de los amarraderos C y D del muelle norte,
 - (ii) Modernización del muelle de granos,
 - (iii) Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde actualmente se encuentran los muelles centro N° 1 y 2,
 - (iv) Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelles centro N° 3 y 4; y,
 - (v) Construcción de un muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del muelle norte A.
5. 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 practica 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 Ositrán.

6. En cuanto a tarifas, se debe señalar que, a partir del inicio de explotación, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas cada año utilizando el esquema regulatorio conocido como RPI-X. Durante los 5 primeros años el factor X será cero; a partir de esta fecha Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
7. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio³ o tarifa⁴ por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
8. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOP⁵ una propuesta de servicio especial, con el fin que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en dicho mercado. En caso INDECOP determine que dicho servicio no se brinda en condiciones de competencia, Ositrán podrá fijar la tarifa de servicio especial.
9. 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.
10. Asimismo, el contrato de asociación en participación⁶ 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 renta⁷ obtenidas producto de la explotación del terminal.
11. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁸.

I.3. Área de Influencia

12. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio 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 la zona centro del país.

I.4. Principales activos de la Concesión

13. La infraestructura portuaria está compuesta por los muelles 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 11, los cuales presentan las siguientes características:

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

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

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

⁵ Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual

⁶ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

⁷ Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

⁸ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



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	Tranquero	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.

14. En cuanto al equipamiento, el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post-Panamax, dos (2) grúas pórtico STS Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas y dos (2) grúas de patio RTG⁹.

I.5. Hechos de importancia

15. Durante el 2018 se presentaron los siguientes hechos de importancia:

- En febrero de 2018, se inicia la Rehabilitación y Reforzamiento del Muelle de Carga Líquida del Muelle 7, obra que al cierre del año 2018 se encuentra en etapa de ejecución.
- En marzo de 2018, se culminó el traspaso de acciones de propiedad de Central Portuaria S.A.C. en favor de APM Termináis B.V. y Callao Port Holding B.V. La participación accionarial resultante fue la siguiente: APM Termináis B.V. con 63,75% y Callao Port Holding B.V. con 36,25%.
- Entre los meses de abril y octubre de 2018, APMT realizó la Implementación del Sistema Operativo multipropósito para Terminales (MOST).
- En los meses de junio y setiembre de 2018, APMT recibió 5 equipos nuevos como Inversión Complementaria, lo cual corresponde a 3 spreaders y 2 plataformas elevadoras tipo tijeras.

II. OFERTA DE SERVICIOS

16. 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 Ositrán. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1. Servicios estándar

17. 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

⁹ Página Web de APM Terminals. Visto el 25 de junio de 2019.



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.

18. 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

19. 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

20. 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.
21. 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.
22. 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

23. 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.
24. 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

25. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
26. La prestación de los Servicios Esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

27. En el 2018 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras, de las cuales podemos destacar Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk Line, Odfjell Tankers A/S y Pacific Basin Supramax Limited con una participación de 19,7%,



10,8%, 3,1%, 2,5%, respectivamente. Similarmente, en el 2017 la principal línea naviera fue MSC con un 17,1%, mientras que la segunda línea naviera más importante fue Maersk Line con un 12,3% de participación.

28. 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 Maersk¹⁰) y Callao Port Holding B.V. (parte del Grupo Económico MSC).

III.2. Tráfico de servicios

a) Servicio Estándar a la nave

29. Durante el año 2018, APM Terminals atendió a un total de 1 790 naves, 11,5% menos que lo registrado el año anterior (2 022 naves). Este menor número de naves se ha registrado en todos los meses del 2018, (ver Gráfico N° 1), particularmente desde abril de 2018 hasta finales de año.
30. Asimismo, la mayoría de las naves que han recalado en el terminal son del tipo portacontenedores. En efecto, alrededor del 32,2% de las naves que recalaron en el 2018 fue de este tipo, comportamiento similar al observado en el 2017, donde alrededor del 31,2% del total de naves fueron portacontenedores.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Otra de las características que han presentado las naves que recalán en el Terminal Norte es que, en promedio, la capacidad medida en arqueos brutos (AB) se incrementó. Efectivamente, el 2018, las naves tienen una capacidad de 40 201 AB, en promedio, valor mayor a los 36 265 AB que se registró en el 2017.

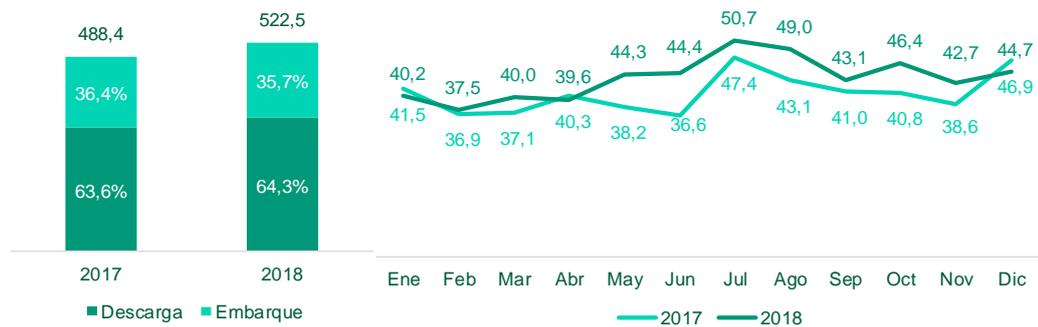
b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

32. Durante el 2018, el Concesionario movilizó 522,5 mil TEU correspondiente al *servicio estándar de contenedores llenos*, lo cual representó un aumento de 7% con respecto al año anterior. Cabe señalar que este servicio está relacionado con la exportación e importación de carga en contenedores.
33. De otro lado, se pudo apreciar un aumento en el servicio de descarga de contenedores de 8,1% respecto al año anterior (medidos en TEU); asimismo, el embarque de contenedores registró un aumento del 5 %, durante el mismo periodo. (Ver Gráfico N° 2). Por otra parte, los contenedores movinizados bajo la operación de descarga representaron el 64,3% del total, mientras que un 35,7% correspondió a contenedores embarcados.

¹⁰ <https://secure.ethicspoint.eu/domain/media/en/gui/102833/index.html>.



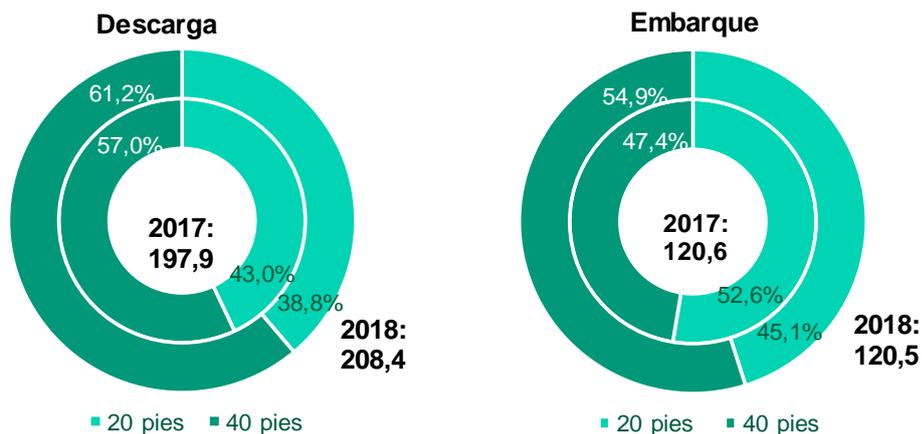
Gráfico N° 2: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores, 2017 - 2018
(Miles de TEU)



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

34. Si consideramos la cantidad demandada del servicio por dimensión de los contenedores, se puede observar que para el año 2018 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos movilizados, con una cifra que ascendió a 193,69 mil contenedores, los que representaron el 58,9%¹¹ del total de contenedores. Cabe señalar que durante el año 2017 se registró un porcentaje menor de contenedores de 40 pies, teniendo en esa oportunidad una participación de 53,4%.
35. Por otro lado, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que la descarga de contenedores llenos se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies. Así, para el año 2018, el 61,2% de contenedores movilizados correspondió a este tipo de contenedores, incrementándose en 4,1% en relación a lo registrado en el año 2017. Respecto a la operación de embarque de contenedores llenos, la participación de los contenedores de 20 pies decreció desde un 52,6% a un 45,1% entre los años 2017 y 2018 (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 Ositrán.

36. Finalmente, el servicio de descarga y embarque ha presentado un aumento en el número de contenedores movilizados de 5,3% y -0.1%, respectivamente, en relación al año 2017.

c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

¹¹ Esta participación esta medida en número de contenedores.



37. En cuanto al *servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos*, se observa que la cantidad demandada se incrementó en 10,3% respecto al 2017, pasando de movilizar 243,7 mil TEU en el 2017 a 268,6 mil TEU en el 2018, lo que se explica principalmente por la mayor cantidad de operaciones de embarque (+9,3%). Adicionalmente se registró un incremento de 16,4% en las operaciones de descarga de contenedores vacíos, respecto al año 2017.
38. Otra de las características que se presentó en este servicio es que la operación de embarque sigue representando el mayor porcentaje de los contenedores vacíos movilizados. En efecto, para el año 2018, el 86,0% de los contenedores movilizados (medidos en TEU) corresponden a dicho tipo de operación (Ver Gráfico N° 4), similar participación a la registrada en 2017 (86,8%).

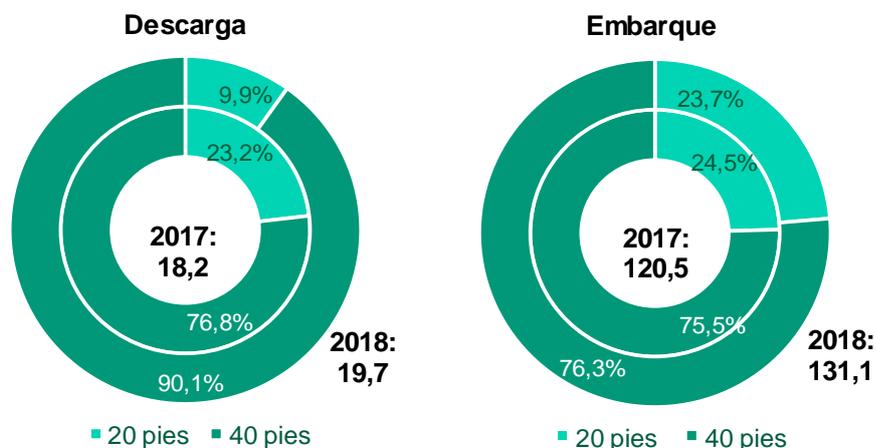
Gráfico N° 4: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 -2018 (Miles de TEU)



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

39. Considerando las dimensiones del contenedor, en el año 2018 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 117,8 mil contenedores de 40 pies, los cuales representaron el 78,2% del total de contenedores vacíos movilizados.
40. Si se analiza dicho servicio por tipo de operación (embarque o descarga de contenedores vacíos), se puede señalar que en ambos casos el mayor porcentaje lo representaron los contenedores de 40 pies; en efecto, para el año 2018 la participación fue de 76,3% y 90,1% para embarque y descarga, 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 Ositrán.

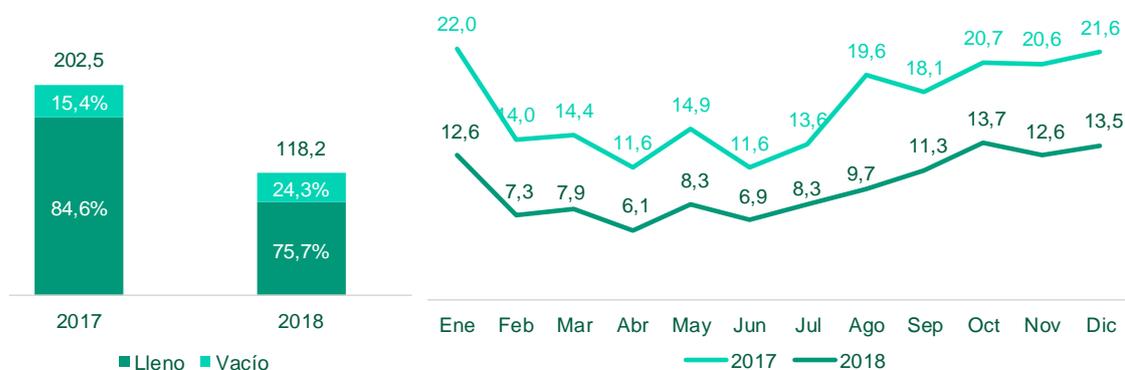
41. Finalmente, cabe señalar que la dinámica de este servicio está relacionada con la cantidad de embarque y descarga de contenedores llenos. En efecto, en la medida que exista un equilibrio



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 de manera balanceada entre contenedores de 40 y 20 pies. Sin embargo, la descarga de contenedores llenos se caracteriza por presentar, en su mayoría, contenedores de 40 pies, generándose un exceso y, por tanto, una cifra importante de embarque de contenedores vacíos de 40 pies, tal como se presenta en el Gráfico 5.

42. Los contenedores movilizados a través del servicio estándar de transbordo de contenedores (vacíos y llenos) presentaron una caída de 41,6% con respecto al año anterior, pasando de 202,5 mil TEU a 118,2 mil TEU, lo que se explica principalmente por la menor movilización de contenedores llenos, los cuales tuvieron una significativa contracción del 47,7%, en comparación al 2017.
43. De otro lado, del Gráfico 6 se observa que, al igual que en el 2017, la participación de contenedores llenos en este servicio mantiene una mayor importancia relativa, alcanzando en el 2018 el 75,7%, aunque menor al 84,6% registrado en el 2017.

Gráfico N° 6: Servicio estándar de transbordo de contenedores, 2017 -2018
(Miles de TEU)



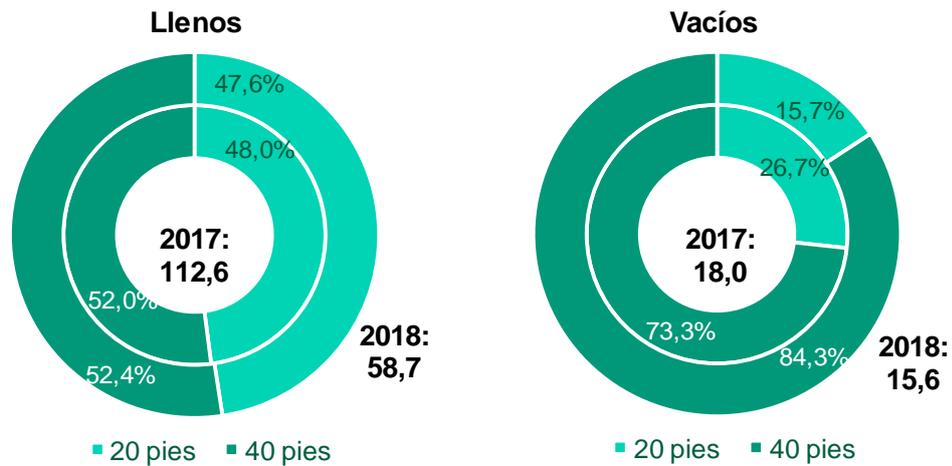
Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. De otro lado, el *servicio estándar de Transbordo* presentó una caída, medida por TEU, respecto al año anterior. En efecto, el 2018 se movilaron 118,2 mil contenedores, mientras que en el 2017 se registraron 202,5 mil contenedores, equivalente a una reducción del -41,6%. Dicha contracción fue consecuencia, principalmente, de la caída en la movilización de contenedores llenos que se transbordan, cuya reducción alcanzó un 47,7%.
45. De otro lado, los contenedores vacíos transbordados mantuvieron una importante participación, 84,3%, de contenedores de 40 pies en el 2018. Por su parte, los contenedores llenos que se transbordan mantienen la participación equilibrada observada en el 2017, con una cuota en la movilización de contenedores de 40 pies del 52,4%.



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

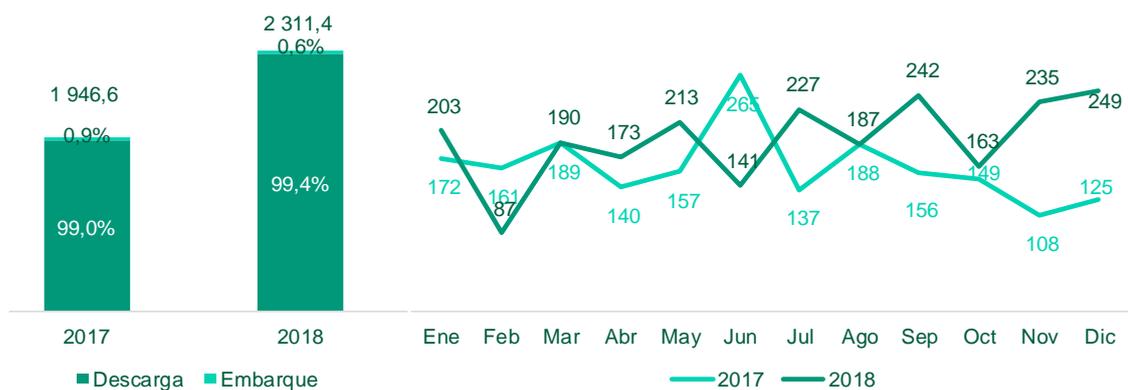


Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga fraccionada

46. En el 2018 APM Terminals movilizó 2311,4 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga presentó un incremento de 18,7% respecto al año anterior, como consecuencia de un incremento en la operación de descarga. En efecto, las operaciones de descarga y embarque movilizaron 2 297,2 mil toneladas (+19,2%) y 13,7 mil toneladas (-17,7%), respectivamente.
47. Como puede apreciarse, la principal operación que se ha realizado en los últimos años en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, el 2018 esta operación representó el 99,4% de la carga fraccionada movilizada, similar participación a la registrada el 2017.

Gráfico N° 8: Servicio estándar de carga fraccionada, 2017 - 2018 (Miles de toneladas)



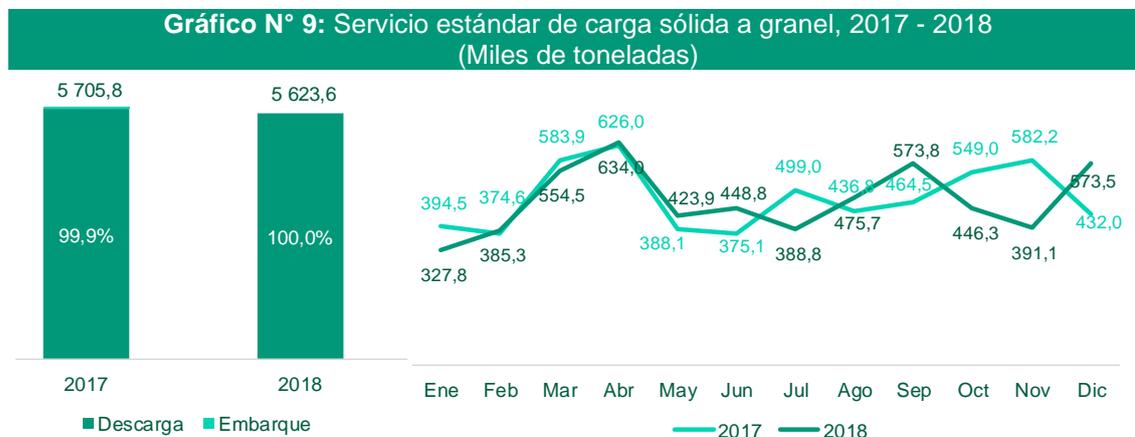
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. En términos mensuales, la carga fraccionada movilizada registró una mayor variabilidad mensual medida en desviaciones estándar en el 2018 (46,8), respecto al 2017 (40,2). Asimismo, el mayor y menor tráfico mensual se presentó en los meses de diciembre y febrero respectivamente.
49. Finalmente, el 2018, también se ha movilizado carga fraccionada a través del servicio de transbordo, el mismo que ascendió a 502,4 toneladas, mientras que en el 2017 fue de 2 864,5 toneladas, lo que representó una significativa disminución del 82,5%.



e) Servicio estándar de carga sólida a granel

50. La demanda por el *servicio estándar de carga sólida a granel* se caracterizó por registrar solo operaciones de descarga, como ya había ocurrido en el año 2016. Esto indicaría que este terminal es utilizado esencialmente para los procesos de importación de carga sólida a granel. Adicionalmente, la carga movilizada presentó una ligera caída del 1,4% respecto al año 2017.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En términos mensuales, abril se mantuvo como el mes con mayor carga movilizada en el 2018 (634 miles de toneladas), mientras que enero fue el mes con menor carga movilizada (327,8 miles de toneladas). De otro lado, en el Gráfico N° 9 se puede observar que, en los dos últimos años, en los primeros dos meses se moviliza, en promedio, menor carga sólida a granel que en resto del año, mientras que los meses de marzo y abril registran los mayores niveles de movilización mensual de carga sólida.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

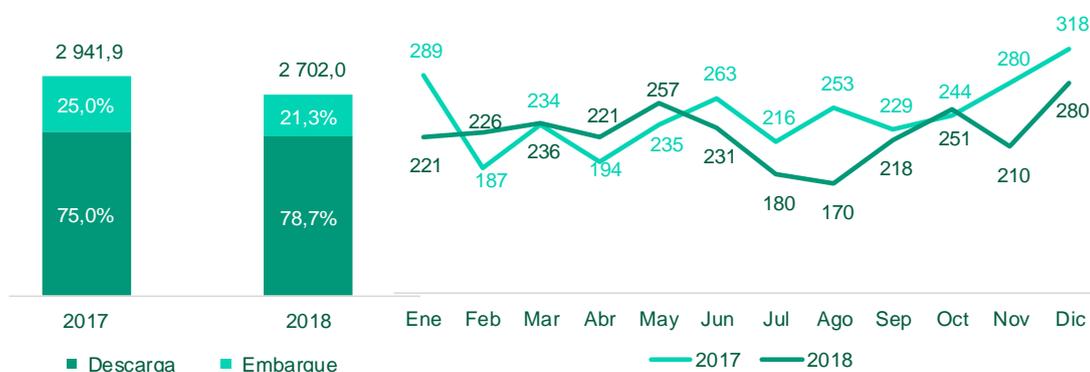
52. En cuanto a los productos movilizados, luego de que APM Terminals dejó de movilizar concentrados de minerales, el producto que presenta mayor participación son los fertilizantes, que, en el 2018, pasó a representar el 10,5% de la carga movilizada, aunque con una participación menor a la presentada en el 2017 (11,1%).



f) Servicio estándar de carga líquida a granel

53. La cantidad demandada por el Servicio Estándar de carga líquida a granel ha presentado una caída del orden del 8,2% respecto al año 2017, pasando de 2,9 millones de toneladas a 2,7 millones en el 2018. Este servicio presenta un ligero incremento en la participación de la operación de descarga respecto al año 2017, pasando de un 75,0% a 78,7% en el 2018.

Gráfico N° 11: Servicio estándar de carga líquida a granel, 2017 - 2018
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

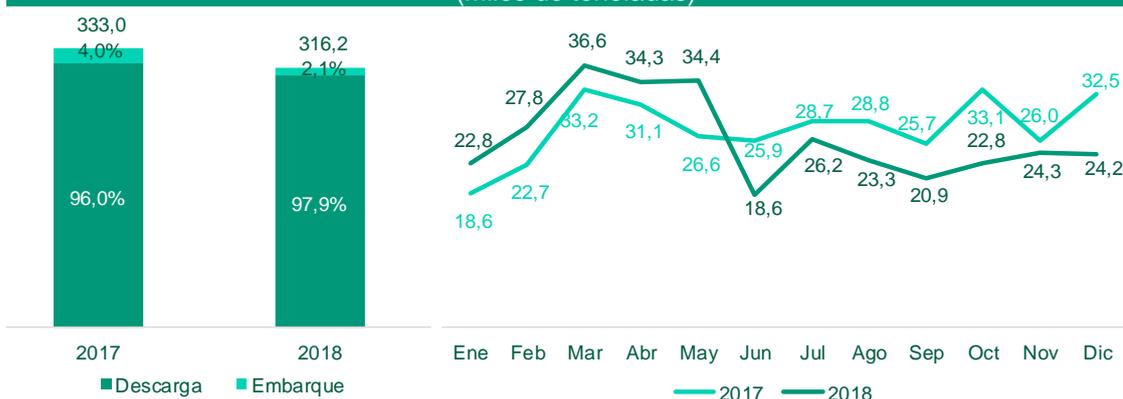
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En términos mensuales, en este año la evolución de la carga líquida a granel se destaca por un máximo volumen de carga movilizada en el mes de diciembre y un mínimo en agosto de 2018.

g) Servicio estándar de carga rodante

55. La cantidad demandada del servicio estándar de carga rodante durante el 2018 presentó una caída del 5,0% respecto al año anterior, movilizándose 16,8 mil toneladas menos respecto al mencionado año. 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 96% y 97,9% en los años 2017 y 2018, respectivamente.

Gráfico N° 12: Servicio estándar de carga rodante, 2017 - 2018
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

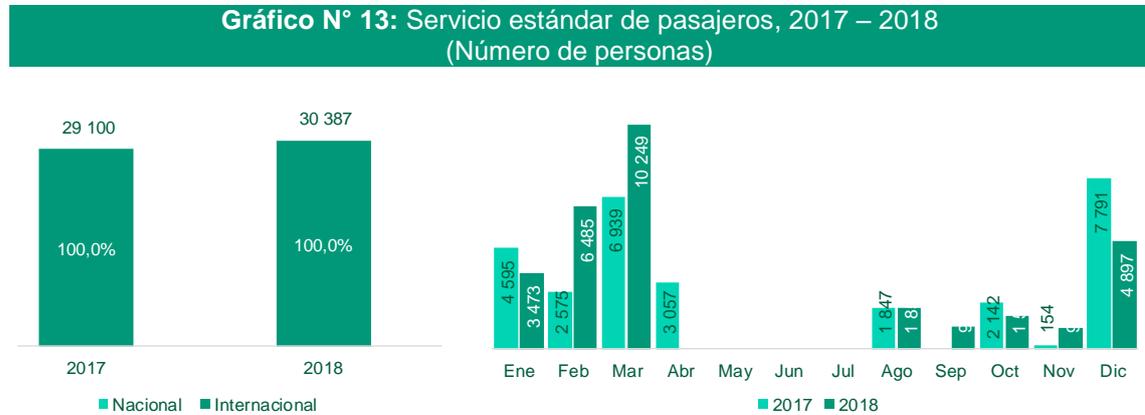
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. El flujo mensual de carga rodante movilizada se mostró más variable en el 2018 que el 2017, es decir, presenta una mayor desviación estándar. En los primeros 5 meses de 2018 se presentó el mayor flujo de carga movilizada, teniendo como picos los meses de marzo a mayo (por encima de las 30,0 miles de toneladas); en contraste con ello, en el mes de junio se presentó el menor flujo de carga rodante (18,6 miles de toneladas).



h) Servicio estándar de pasajeros

57. La cantidad demandada por el *servicio estándar de pasajeros* se incrementó en el 2018 en un 4,4% respecto al 2017. Asimismo, debe señalarse que la demanda por este servicio se ha caracterizado en los últimos años por presentar participación de pasajeros exclusivamente de ámbito internacional.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Finalmente, con relación a la evolución del flujo mensual se observa que, en los meses de abril, mayo, junio y julio, no existe flujo de pasajeros (nacional e internacional). Esta característica estacional es muy similar respecto a lo observada en el año 2017. Asimismo, en el mes de marzo de 2018 se presenta el mayor flujo de pasajeros.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

59. 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.
60. 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.
61. De acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, Ositrán 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.

62. 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 Ositrán y será revisado cada cinco años.



63. 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 Ositrán para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
64. 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.
65. Según lo anterior, las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la tarifa tope, pero qué 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.

**Cuadro N° 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2017 - 2018
(USD, sin IGV)**

SERVICIOS A LA NAVE					
Servicios	21/09/2017	26/12/2018	Servicios	21/09/2017	26/12/2018
Servicio Estándar a la nave					
Uso o alquiler de amarradero	0,92	1,04			
Reestiba para carga rodante			Reestiba para carga fraccionada		
Vía nave	25,00	38,50	Vía nave	10,00	11,00
Vía muelle	45,00	77,00	Vía muelle	18,00	22,00
Con grúa pórtico de muelle			Sin grúa pórtico de muelle		
Embarque o descarga de contenedores			Embarque o descarga de contenedores		
Vacios 20 pies	92,20	104,00	Vacios 20 pies	71,80	81,00
Vacios 40 pies	138,00	153,00	Vacios 40 pies	107,30	121,00
Transbordo de contenedores dentro del terminal			Transbordo de contenedores dentro del terminal		
Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	93,70	106,00	Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	72,00	83,00
Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	140,55	159,10	Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	108,00	125,00
SERVICIOS A LA CARGA EN CONTENEDORES					
Servicios	21/09/2017	26/12/2018	Servicios	21/09/2017	26/12/2018
Embarque o descarga de contenedores - grúa portico			Embarque o descarga de contenedores - sin grúa portico		
Llenos 20 pies- porción nave	16,58	13,60	Llenos 20 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 20 pies - porción tierra	99,80	118,00	Llenos 20 pies - porción tierra	86,00	100,00
Llenos 40 pies- porción nave	16,58	13,60	Llenos 40 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 40 pies - porción tierra	158,60	182,40	Llenos 40 pies - porción tierra	132,00	155,00
SERVICIOS A LA CARGA FRACCIONADA, RODANTE Y A GRANEL					
Servicios	21/09/2017	26/12/2018	Servicios	21/09/2017	26/12/2018
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	7,20	8,50	Embarque o descarga-porción tierra	32,50	35,50
Servicio estándar a granel líquido			Servicio estándar a granel sólido		
Embarque o descarga	1,55	2,01	Embarque o descarga	4,82	5,31
Servicio especial regulado de carga de proyecto			Servicio especial regulado de carga fraccionada peligrosa		
Embarque o descarga - con grúa móvil	19,00	25,30	Tratamiento especial directo con equipamiento y P.A.	13,08	14,20
Embarque o descarga - sin grúa móvil	17,00	19,30	Tratamiento especial indirecto con equipamiento y P.A.	20,79	21,80
Servicios especial uso de barrera de contención			Servicio especial regulado a granel sólido		
Uso de barrera de contención	750,00	990,00	Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	759,37	1250,00
SERVICIOS A PASAJEROS					
Servicios	21/09/2017	26/12/2018			
Servicio estándar para pasajeros	10,39	11,68			

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



66. Así, tal como se muestra en el Cuadro N°2, en el año 2018, 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 54,0%, 71,1% y 13,0%, 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 sin afectar significativamente la tarifa de la canasta. Sin embargo, el servicio uso de alquiler de amarradero que tiene un mayor peso relativo presenta una variación menor.
67. 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 (-0,7%) presentaron menor variación que los servicios con operaciones sin grúa pórtico (+8,4%). Del mismo modo, los servicios que conforman la canasta de carga fraccionada, rodante y a granel presentan heterogeneidad en la evolución de sus tarifas, destacando el aumento tarifario interanual del servicio especial regulado a granel sólido “Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves” (+64,6%).
68. Finalmente, la canasta “Servicios Regulados a pasajeros” conformada únicamente por el servicio estándar para pasajeros, se incrementó en 12,4%, respecto al 2017.
69. 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 (INDECOP) 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.
70. Finalmente, es importante señalar que existen otros servicios especiales regulados que no 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 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
- 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

71. 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.
72. Al respecto, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 3, durante el 2018 no se generaron servicios especiales nuevos.



73. En cuanto a la evolución de los precios para los servicios especiales no regulados en función a la nave, se puede apreciar que la mayor variación en términos porcentuales se da en el servicio *Gestión de residuos oleosos*, que alcanza una caída del 82% respecto al 2017. Del mismo modo, los precios de los servicios *tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1, clase 5.2, clase 6.2 y clase 7* y *transbordo de carga fraccionada – ciclo completo* presentaron una caída de 8,5% y un incremento de 10,3%, respectivamente.

Cuadro N° 3: Algunos servicios especiales no regulados en función a la nave, 2017 - 2018 (USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/09/2017	26/12/2018
Servicios especiales a carga en contenedor			
Provisión de grúa móvil para incrementar productividad	Por grúa/turno	2 500,0	2 500,0
Contenedores alto cubaje (high cube 9'6" altura)	Por contenedor	16,0	17,0
Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave	Por contenedor	8,0	8,0
Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba	Por contenedor	65,0	67,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1	Por TEU	235,0	239,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU	235,0	215,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU	102,0	105,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU	132,5	136,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov	154,0	158,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov	257,0	263,0
Servicios especiales a carga fraccionada			
Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo	Por tonelada	19,4	21,4
Desconsolidación/Consolidación de MAFI's	Por MAFI	77,0	79,0
Servicios especiales a carga rodante			
Transbordo de carga rodante - ciclo completo	Por tonelada	72,0	70,2
Otros servicios a la nave			
Limpieza de bodegas de las naves	Por cuadrilla	500,0	500,0
Desembarque de residuos provenientes de la limpieza	Por m3	250,0	250,0
Gestión de residuos oleosos	Por camión	1 300,0	234,0
Desembarque de desechos sólidos	Por m3	350,0	350,0
Suministro agua	Por Tonelada	7,0	8,0
Suministro de servicio telefónico	Por actividad	Por Cotización	Por Cotización

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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.

74. 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.
75. 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.
76. Cabe resaltar que, los precios de los servicios especiales desregulados en función a la nave se incrementaron respecto al año 2017. En particular, los servicios relacionados al uso de área operativa - contenedores de transbordo - *Días: 3 - 4 (precio por día)* registraron crecimientos significativos del 23%, tanto para contenedores llenos, como vacíos. De manera similar, los servicios *Días: 5 - 6 (precio por día)* presentaron un crecimiento del 63,4%, tanto para contenedores llenos como vacíos.



Cuadro N° 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2017 - 2018
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/09/2017	26/12/2018
Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)			
48 horas para importación y/o descarga		Libre	
Días: 3 - 6 (tarifa por día)	TEU/Día	8,1	8,5
Día : 7 (precio por día)	TEU/Día	30,6	32,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	12,2	12,8
Uso de área operativa - contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)			
72 horas para exportación y/o embarque		Libre	
Días: 4 - 6 (tarifa por día)	TEU/Día	8,1	8,5
Día : 7 (precio por día)	TEU/Día	30,6	32,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	12,2	12,8
Uso de área operativa - contenedores llenos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		Libre	
Días: 3 - 4 (precio por día)	TEU/Día	12,2	15,0
Día : 5 - 6 (precio por día)	TEU/Día	15,3	25,0
Día : 7 en adelante (precio por día)	TEU/Día		30,0
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		Libre	
Días: 3 - 4 (precio por día)	TEU/Día	12,2	15,0
Día : 5 - 6 (precio por día)	TEU/Día	15,3	25,0
Día : 7 en adelante (precio por día)	TEU/Día		30,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. 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 presentados en el mismo han mantenido o presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio *Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1* perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores, que pasó de USD 210,0 (por TEU) en el año 2017 a USD 239,0 (por evento) en el 2018, lo que representó un aumento de 13.8%.
78. Por su parte, cabe indicar que los servicios *Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles* y *Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's* *Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles*, presentaron ambos un incremento de 8,2%.



Cuadro N° 5: Algunos servicios especiales no regulados en función a la carga, 2017 - 2018
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/09/2017	26/12/2018
Servicios especiales a carga en contenedores			
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1	Por TEU	210,0	239,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU	210,0	215,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU	102,0	105,0
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU	132,5	136,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov	154,0	158,0
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov	257,0	263,0
Servicio de colocación de precintos	Por precinto	12,0	12,0
Colocación o remoción de etiquetas	Por Contenedor	9,0	9,0
Pesaje adicional de contenedores	Por Contenedor	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	20,0	21,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores secos	Por Contenedor	164,0	168,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer	Por Contenedor	544,0	556,0
Reparación de contenedor	Por actividad	Por Cotización	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
Movilización extra	Por tonelada	3,5	3,5
Manipuleo por registro de carga	Por tonelada	3,5	3,5
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's	Por MAFI	256,0	262,0
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1155,0	1250,0
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0
Servicios especiales a carga rodante			
Manipuleo por registro de carga rodante	Por tonelada	10,5	10,5
Movimiento extra de carga rodante	Por tonelada	2,1	2,1
Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's	Por MAFI	256,0	262,0
Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1155,0	1250,0
Servicios especiales a la carga sólida a granel			
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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.

79. 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 uso de área operativa para contenedores llenos de embarque y desembarque (del día 3 al 6 inclusive). Ello condujo a que dicho servicio sea desregulado.
80. Al respecto, se observó que este servicio pasó de USD 20,4 en el año 2017 a USD 21,6 en el 2018, lo que representó un aumento de 5,9% (+2,0% en el 2017). Adicionalmente, se muestra que el Día 7 del mismo servicio pasó de USD 71,3 (por TEU) a USD 75,0, lo que significó un incremento de 5,2% (+1.9% en el 2017).



Cuadro N° 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2017 - 2018
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		21/09/2017	26/12/2018
Uso de área operativa - contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo)			
48 horas para importación y/o descarga		Libre	
Días: 3 - 6 (precio por día)	TEU/Día	20,4	21,6
Día : 7 (precio por día)	TEU	71,3	75,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,6	32,0
Uso de área operativa - contenedores llenos de embarque (excepto transbordo)			
72 horas para exportación y/o embarque		Libre	
Días: 4 - 6 (precio por día)	TEU/Día	20,4	21,6
Día : 7 (precio por día)	TEU	71,3	75,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,6	32,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Cargos de Acceso

81. 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.

Cuadro N° 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2018

Empresa	Desde	Hasta	Renovación	Monto (USD, sin IGV)
Remolcaje				
Ian Taylor Perú S.A.C.	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 7	70,0
Petrolera Transoceánica S.A.	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 7	70,0
Trabajos Marítimos S.A.	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 7	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 6	70,0
Petrotankers S.A.C.	08/03/2018	07/03/2019	Adenda N° 6	70,0
Svitzer Andino S.A.	06/05/2018	02/05/2019	Adenda N° 3	70,0
Practicaje				
Maritime & Services S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Agencias Universales de Perú S.A. – Agunsa	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Argos Marine E.I.R.L.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Corporación de Prácticos	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Océano Agencia Marítima S.A.	01/07/2018	01/07/2019	Adenda N° 7	0,00
Prácticos Marítimos S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Quality Maritime Services E.I.R.L.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Rigel Pilots S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Trabajos Marítimos S.A.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 7	0,00
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 5	0,00
Loyola Alvarez, Jaime EIRL	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 3	0,00
Aldebaran Pilots S.A.C.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 2	0,00
Nautilus S.A.	01/07/2018	30/06/2019	Adenda N° 1	0,00

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Al cierre del 2018, están vigentes 21 contratos de acceso 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 (15) para el servicio de practicaje. Asimismo, la totalidad de los contratos corresponden a renovaciones vía adendas.

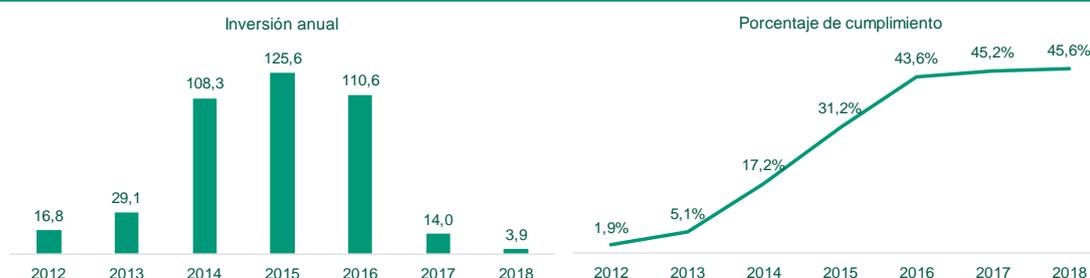
83. Estas renovaciones se dieron bajo el mismo monto del cargo de acceso, esto es, USD 70,0 (sin IGV) para el caso de remolcaje y USD 0,0 para el caso de practicaje.
84. Finalmente, cabe destacar que existen empresas que vienen operando como usuarios intermedios desde el inicio de la concesión, tales 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 practicaje¹².

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

85. En el año 2018, se viene ejecutando la inversión complementaria Etapa 2A, (USD 13,9 millones) a 31 de diciembre de 2018, destinada principalmente a la adquisición de equipos de carga general y trabajos de remodelación del muelle 7.

Gráfico N° 14: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2012 - 2018



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. En el 2018, las inversiones reconocidas fueron de USD 3,9 millones (incluido IGV), lo cual implicó que las inversiones acumuladas asciendan a USD 408,3 millones (incluido IGV), lo cual representa el 45,6% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión.

V.2. Pagos al Estado

87. 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.
88. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APM Terminals está obligado a pagar a Ositrán 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.
89. 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

¹² Página Web de APM Terminals. Visto el 25 de junio de 2019.



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.

90. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APM Terminals¹³

Cuadro N° 8: Pagos al Estado, 2017 - 2018 (Miles de Soles)		
Concepto	2017	2018
Aporte por regulación	5 420,98	6 410,23
Retribución al Estado	16 258,80	19 523,65
ENAPU	12 857,44	21 548,12
Total	34 537,2	47 482,0

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. El pago al Estado realizado en el 2018, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, alcanzó los S/. 47,5 millones, monto 37,5% mayor que el pagado en el año 2017. Este incremento se explica esencialmente por las mayores utilidades anuales antes de impuestos obtenidas por el Concesionario, que pasaron de USD 3 944 miles a USD 6 396 miles (+ 62,2%) y su consecuente efecto sobre la participación de ENAPU en los resultados de la empresa.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

92. 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

93. 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.
94. 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 descarga¹⁴ y el segundo corresponde al tiempo de zarpe de la nave¹⁵. 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.
95. 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 192 operaciones en los que se no se alcanzó el nivel de servicio y productividad requerido en el año

¹³ Según los Estados Financieros Auditados de ENAPU.

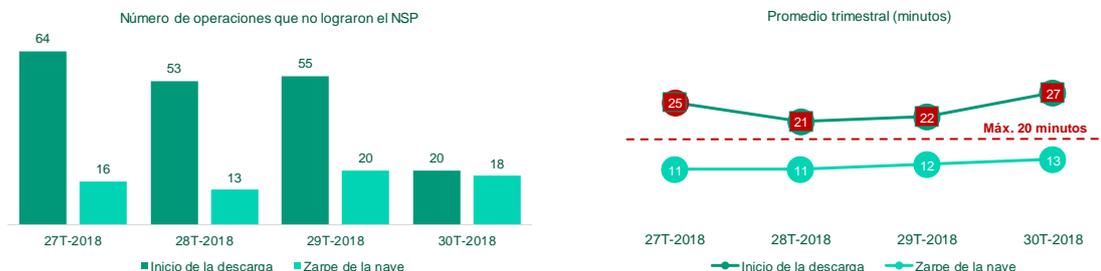
¹⁴ Es el tiempo para el inicio de las maniobras de descarga, computándose desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias.

¹⁵ 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.



2018, un 39,4% menos que el correspondiente al año anterior. Asimismo, el indicador *Tiempo para el zarpe de la nave*, presentó 67 operaciones que no cumplieron con lo señalado en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión en el año 2018, lo que implica un incremento del 36,7% respecto al año anterior.

Gráfico N° 15: Niveles de servicio y productividad relacionados con la nave, 2017 - 2018



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. En cuanto al promedio trimestral se observa que, en el año 2018, 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*.
97. 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.
98. Sobre dicho indicador, el Cuadro N° 9 muestra que, en el año 2018, el Concesionario ha cumplido con los niveles de servicios, tanto en su medición de promedio trimestral, como con el criterio de operaciones individuales.

Cuadro N° 9: Niveles de servicios y productividad por tipo de carga, 2017 – 2018

Tipo de carga	Aplicación	Unidad de medición	Calidad Mínima	Trimestre de Explotación			
				Ene/Mar 2018	Abr/Jun 2018	Jul/Set 2018	Oct/Dic 2018
Carga en contenedores - con grúa pórtico	Operación individual	Operaciones que no lograron NSP	mín 18 Mov./ hr. x grúa	0	0	0	0
	Promedio trimestral	Mov./ hr. x grúa	mín 25	27,6	26,7	25,9	26,1
Carga en contenedores - sin grúa pórtico	Promedio trimestral	Cont./hr.x grúa	mín. 10	15,8	13,1	14,2	15,1
Carga rodante	Promedio trimestral	Minutos	mín. 80	122,8	121,2	115	94,5
Carga fraccionada	Promedio trimestral	Minutos	mín. 100	235,9	223,9	204,1	184,1
Carga sólida a granel	Promedio trimestral	Minutos	mín. 400	462,6	405	487,3	447,4
Carga sólida a granel fertilizante	Promedio trimestral	Minutos	mín. 300	386,6	430,5	348,9	343,2

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

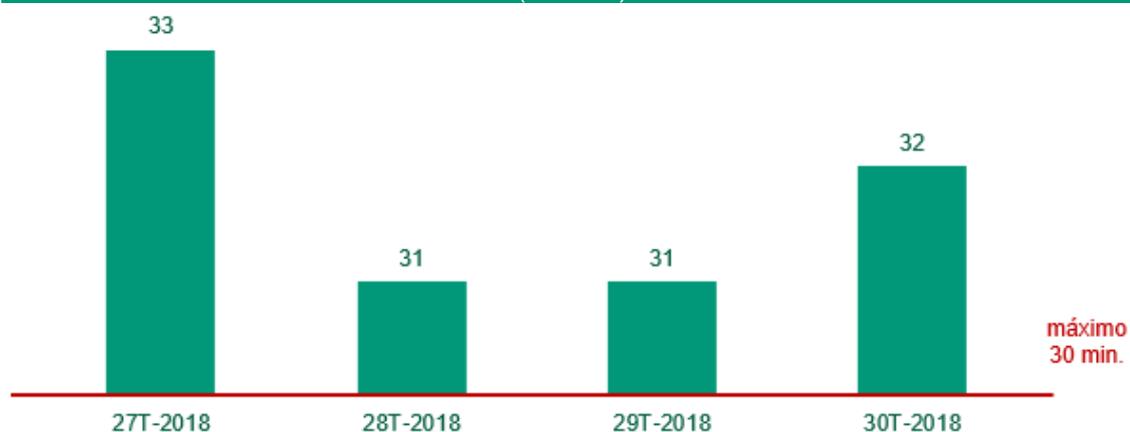
En particular, el Cuadro N° 9 muestra que, en el año 2018, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio y productividad (rendimientos) sobre la carga del tipo contenedores (sin grúa pórtico), carga rodante, carga fraccionada, carga sólida a granel y carga sólida a granel fertilizante, situación que también ha venido ocurriendo el año anterior (excepto para el servicio de Carga sólida a granel fertilizante en el primer trimestre del 2017).

99. 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 minutos¹⁶.

Gráfico N° 16: Tiempo de atención al usuario para retiro de mercancía, 2017 - 2018 (Minutos)



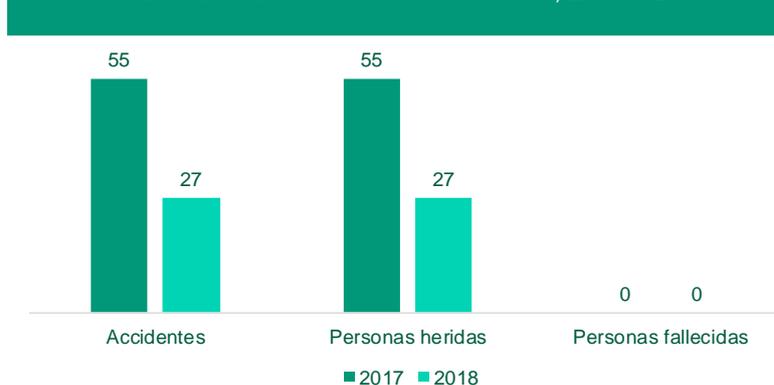
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el año 2018, el Concesionario no cumplió con el nivel de 30 minutos promedio trimestral como máximo. Efectivamente, APM Terminals consiguió 33, 31, 31 y 32 minutos en cada trimestre del 2018, respectivamente (esto representa un 10%, 3,3%, 3,3% y 6,7% sobre el tiempo máximo, respectivamente). Sin perjuicio de ello, cabe resaltar la tendencia decreciente observada en el 2017 se mantuvo en lo registrado para el 2018.

VI.2. Accidentes

100. En el 2018 el número de accidentes fue de 27, lo cual representó una caída de 50,1% respecto al año anterior (28 accidentes menos). Al igual que en 2017, no se registró ninguna persona fallecida.

Gráfico N° 17: Número de accidentes, 2017 - 2018



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

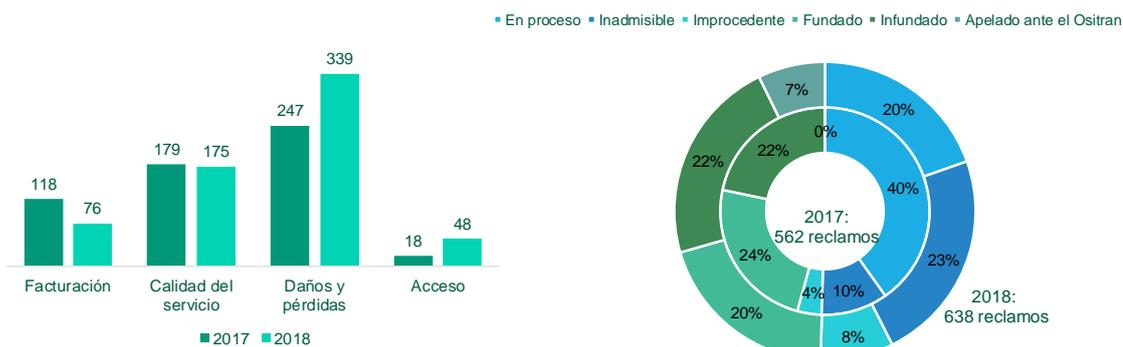
VI.3. Reclamos

101. En el 2018, el número de reclamos presentó un incremento respecto al 2017, en particular, tuvo aumentó en 13,5%, pasando de 562 reclamos en el 2017 a 638 reclamos en el 2018. Ello, fundamentalmente como consecuencia de un incremento de los reclamos por Daños y perjuicios, que pasó de 247 a 339 (+37,2), y a pesar de la reducción en Facturación, que pasó de 118 a 76 (-35,6%).

¹⁶ Corresponde al tiempo posterior al pago de los derechos aduaneros y la obtención de la autorización del terminal, que se computa desde que el usuario ingresa con su unidad al terminal portuario hasta que salga de la misma.



Gráfico N° 18: Número de reclamos presentados y resueltos, 2018



Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. En cuanto al estado de los reclamos se observa que persiste un importante número de casos fundados, 20,1% del total, mostrando un peso similar respecto al 2017, en el que se registró un 22,6%.

VII. DESEMPEÑO FINANCIERO

VII.1. Estado de Resultados

103. En el año 2018, APM Terminals tuvo ingresos por servicios portuarios por un monto de USD 193,9 millones, los cuales representaron un aumento de 17,6%, respecto al año anterior, principalmente, por el incremento en los ingresos por los Servicios Estándar de Carga en Contenedores (+USD 9,1 millones), Servicio Estándar de Carga Fraccionada (+USD 7,7 millones), Servicios Especiales en función a la carga (+USD 4,5 millones) y Servicios Especiales en función a la nave (+USD 4,3 millones). Dichos incrementos guardan relación con el incremento de la movilización de carga en contenedores y fraccionadas.

Cuadro N° 10: Estado de resultados
(En miles de dólares)

Concepto	2018	2017
Ingresos de servicios portuarios	193 901	164 928
Costo de servicios	(86 060)	(77 008)
Utilidad bruta	107 841	87 920
Gastos de administración	(54 824)	(49 298)
Gastos de ventas	(1 924)	(1 493)
Ingresos diversos	15	136
Utilidad operativa	51 108	37 265
Ingresos financieros	615	23
Gastos financieros	(14 624)	(14 007)
Diferencia en cambio, neta	(392)	(8)
Utilidad antes de impuesto a la renta	36 707	23 273
Impuesto a la renta	(11 695)	(11 810)
Utilidad del periodo	25 012	11 463

Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



104. En esa misma línea, los costos del servicio se incrementaron en 11,8% respecto al 2017, lo cual se explica, principalmente, por cuatro conceptos: Aportes de participación - ENAPU, Gastos de personal, Cargas diversión de gestión y Amortización, que tuvieron incrementos de 62,2%, 7,3%, 14,7% y 7,3%, respectivamente. Lo cual generó una utilidad bruta de USD 107,8 millones monto superior en 22,7% a lo alcanzado el año anterior.
105. El Concesionario presentó una Utilidad operativa de USD 51,1 millones monto superior en USD 13,8 millones que el año anterior. Ello muestra una mayor eficiencia en la gestión de la Concesión toda vez que la relación costos operativos sobre los ingresos es menor en el 2018 que en el 2017. Ello significa que en el 2018 por cada dólar de ingreso mis costos operativos son menores que en el 2017, esto es, se es más eficiente en los gastos de administración y de ventas que en el año anterior.
106. Finalmente, la utilidad neta alcanzó el monto de USD 25,0 millones, cifra mayor en 118,2% que el 2017. Dicha utilidad indica una mayor eficiencia total en la Concesión toda vez que la relación de los costos del servicio más gastos operacionales y gastos no operaciones sobre los ingresos son menores en el 2018 que en el 2017. Es decir, el costo de generar cada dólar de ingreso fue menor en el 2018 que en el 2017.

VII.2. Estado de situación financiera

107. El Concesionario presentó un valor en Activos de USD 498,2 millones lo que significó un incremento de 8,9% respecto al 2017, derivado del incremento de los Activos Corrientes, en particular, de la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo que se incrementó en USD 58,0 millones (+954,3%).
108. En contraste, los Activos No Corriente que representaban el 82,8% de los Activos Totales, se redujo en USD 17,9 millones que representó un 4,2%, lo cual fue causado por una reducción en los Activos intangibles que disminuyó en USD 18,0 millones (-4,3%). Dicha disminución se da, principalmente, por una amortización por los bienes de la Concesión por USD 25,2 millones durante el 2018.

Cuadro N° 11: Estado de situación de resultados
(En miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	64 112	6 081	Cuentas por pagar comerciales	16 989	7 798
Cuentas por cobrar comerciales	4 436	4 150	Cuentas por pagar a partes relacionadas	605	1 680
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 910	9 324	Otras cuentas por pagar	21 096	12 881
Otras cuentas por cobrar	1 352	1 225	Retribuciones por pagar	6 973	4 441
Instrumentos financieros derivados	553	169	Obligaciones financieras	30 909	30 048
Suministros	4 273	3 934			
Gastos contratados por anticipado	1 003	2 123			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	85 639	27 006	TOTAL PASIVO CORRIENTE	76 572	56 848
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Impuesto a la renta diferido	230	-	Otras cuentas por pagar	28 201	12 569
Instrumentos financieros derivados	1 897	1 049	Obligaciones financieras	154 047	168 624
Instalaciones, maquinaria y equipo	8 630	9 659	Impuesto a la renta diferido	-	5 865
Activos intangibles	401 773	419 768			
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	412 530	430 476	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	182 248	187 058
			TOTAL PASIVO	258 820	243 906
			PATRIMONIO		
			Capital	166 229	166 229
			Reserva Legal	4 653	3 506
			Resultados no realizados	1 583	852
			Resultados acumulados	66 884	43 019
			TOTAL PATRIMONIO	239 349	213 606
TOTAL ACTIVO	498 169	457 482	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	498 169	457 512

Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

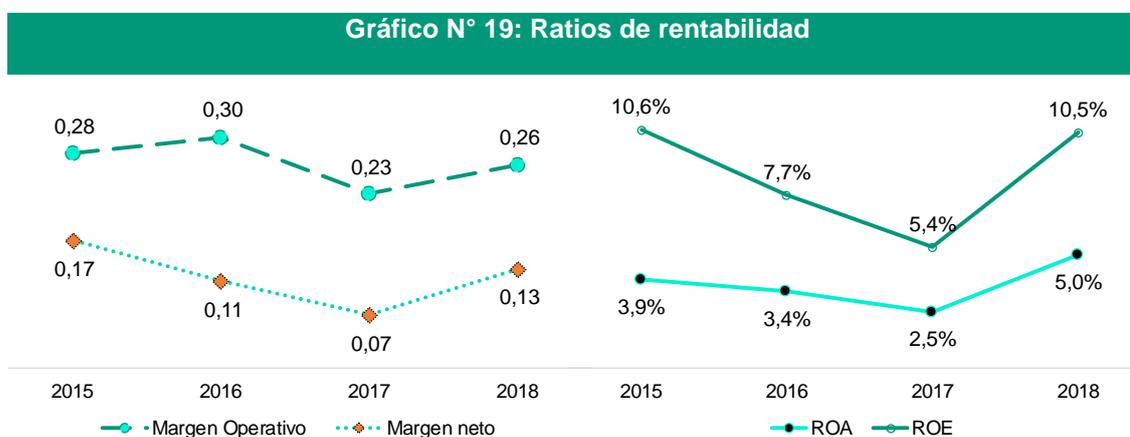


109. Por su parte, el Pasivo Total se incrementó en USD 15,0 millones que equivale a 6,1% adicionales al año anterior; ello, como consecuencia de un incremento de los Pasivos Corrientes que aumentaron en USD 19,7 millones (+34,7%) y una reducción del Pasivo No Corriente de USD 4,8 millones (-2,6%).
110. El comportamiento del Pasivo Corriente se da por los aumentos en las deudas comerciales y otras cuentas por pagar. Las deudas comerciales corresponden a provisiones por productos y servicios recibidos como mantenimiento y reparación de equipos, trabajos de reparación del muelle 7, asesoría legal y compra de repuestos, dichos servicios y productos están pendientes de facturación. Por su parte, las otras cuentas por pagar se concentraron en las provisiones por contingencias por USD 29,1 millones de los cuales USD 28,2 millones corresponde a provisiones por posibles sanciones por incumplimiento en los niveles de servicio y productividad de conformidad con el Anexo 3 del Contrato de Concesión
111. La reducción del Pasivo No Corriente se deriva de los pagos por préstamos de largo plazo que el Concesionario tiene con la International Finance Corporation (IFC)¹⁷ y que en el 2018 dicho préstamo se redujo en USD 25,8 millones (-13,3%). Finalmente, el Patrimonio neto fue de USD 239,3 millones lo significó un incremento de 12,1%, lo cual se generó, principalmente, por el aumento de los Resultados Acumulados.

VII.3. Ratios financieros

a) Ratios de rentabilidad

112. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa de generar utilidad a partir de la inversión realizada. En general se aprecia que, los ratios margen operativo y neto mantienen un nivel casi estable en los últimos cuatro años, salvo por el 2017 donde se observa el menor margen en ambos ratios, ello como consecuencia de una menor eficiencia en la gestión respecto a los otros años. En el 2018, cada dólar por concepto de ingreso generaba USD 0,26 de utilidad operativa y USD 0,13 de utilidad neta.



Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. De manera similar los ratios de rentabilidad del accionista y de los activos presentaron sus menores valores en el 2017, los mismos que se recuperaron en el 2018. Así, cada dólar que el accionista invertía le generaba una rentabilidad de USD 0,10 y los activos rendían USD 0,05.

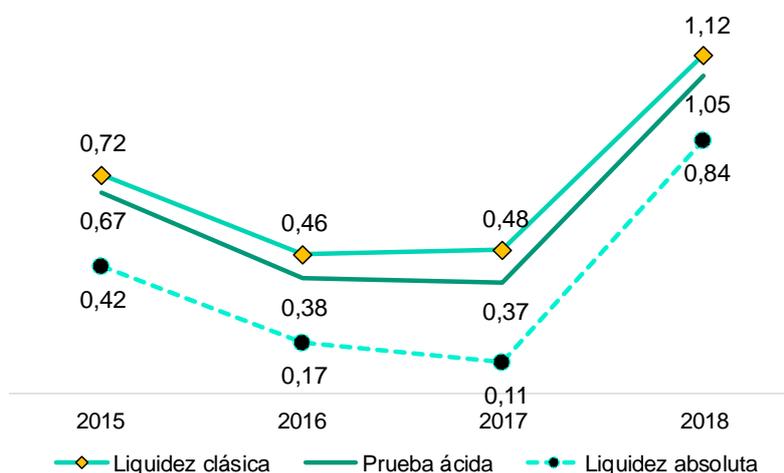
¹⁷ En el 2013, el Concesionario suscribió con el IFC un primer contrato de préstamo por un total de USD 217,0 millones que fue estructurado en dos partes; un Préstamo A en USD 46,75 millones y un Préstamo B por USD 170,25 millones. El Concesionario canceló la totalidad del Préstamo A. De otro lado, en diciembre de 2014, el Concesionario suscribió un segundo contrato de préstamo con la misma institución por un total de USD 50,0 millones. Ambos préstamos tuvieron como objetivo financiar la rehabilitación, desarrollo y operación del terminal, que consta de la Etapa 1 y 2.



b) Ratios de liquidez

114. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico y prueba ácida mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuenta con el efectivo necesario para dicha acción.
115. El gráfico a continuación muestra que en el 2018 los valores de dichos ratios tuvieron un mejor resultado. En efecto, del 2015 al 2017 todos los ratios presentaban valores menores a la unidad con lo cual, en dichos años, el Concesionario no podía cubrir sus deudas corrientes. Sin embargo, en el 2018, dichos ratios alcanzaron valores mayores a la unidad mejorando su situación frente a la deuda con terceros, como se observa el ratio Liquidez Clásica tuvo un valor de 1,12 y la Prueba ácida un valor de 1,05.
116. Finalmente, esta recuperación del ratio se da por un incremento significativo de la cuenta de efectivo, es decir, aumento de fondos en las cuentas corrientes del Concesionario con bancos locales y que es de libre disponibilidad, lo cual también se ve reflejado en el aumento del ratio Liquidez absoluta en el 2018.

Gráfico N° 20: Ratios de liquidez



Fuente: APM Terminals

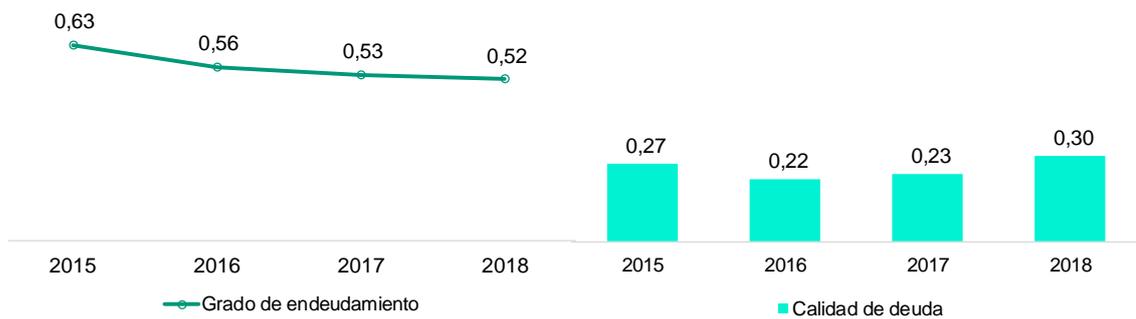
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Ratios de endeudamiento

117. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50% (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60% (mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
118. El gráfico a continuación nos muestra una tendencia a la baja de dependencia de financiamiento de terceros, pasó de 0,63 en el 2015 a 0,52 en el 2018. Lo cual indica que muestra que dicho ratio se encuentra dentro del intervalo “tradicionalmente” recomendable.



Gráfico N° 21: Ratios de endeudamiento



Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. En cuanto a la calidad de deuda, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados menores indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo.
120. Sobre el particular, los resultados en el ratio calidad de deuda muestran un incremento en el 2018, que viene desde el 2016, al alcanzar un valor de 0,30. Este resultado sumado a los ratios de liquidez podría estar indicando que una nueva estructura de la deuda con terceros con el objeto de reducir la deuda de corto plazo.



VII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2018 para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito presenta las siguientes conclusiones.

- En el 2018, APM Terminals mantiene como principales clientes a las líneas navieras Mediterranean Shipping Company (19,7%) y Maersk Line (10,8%), las cuales tienen la característica de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tener vinculación económica con el Concesionario.
- La cantidad demandada por los *servicios estándar a la nave* ha presentado una caída de 11,5% respecto al año anterior. Por su parte, la cantidad demandada por el *servicio estándar a la carga* ha presentado diversos resultados. De otro lado, en el 2018, el Concesionario movilizó más carga fraccionada que el año anterior (+18,7% en toneladas), registrándose resultados opuestos para la carga sólida a granel (-1,4%), carga líquida a granel (-8,2%) y carga rodante (-5%). Así mismo, en el 2018 se incrementó el número de personas movilizadas (+4,4%).
- En general, se puede mencionar que el proceso de importación es el de mayor importancia relativa en los diversos servicios estándar. Representaron, en el 2018, el 58,5%, 99,4%, 100%, 78,7%, 92,4%, para la carga en contenedores (contenedores llenos), fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante, respectivamente. Estas participaciones fueron similares al año anterior.
- En el 2016 se dio la primera revisión de tarifas que derivó en el primer cálculo del factor de productividad y la aplicación de las tarifas tope en cuatro canastas (conjunto de servicios): (i) Servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. El factor de productividad calculado fue de -9,63% y estará vigente por cinco años.
- 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* vía nave, (+92,3% en 2017 y +54% en 2018) y vía muelle (+71,8 en 2017 y +71,1% en 2018), 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 tarifarios, pero menos importantes que los señalados.
- En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2018, no se han brindado nuevos servicios. Respecto a la evolución de los precios para los servicios especiales no regulados en función a la nave, se puede apreciar que la mayor variación en términos porcentuales se da en el servicio *Gestión de residuos oleosos* (-82%). En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, se puede apreciar que todos los servicios vinculados a la carga han mantenido o presentado incrementos de precios, destacando el servicio *Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1* perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores (+13,8%).
- APM Terminals invirtió, en el 2018, USD 3,9 millones (incluido IGV) alcanzando una inversión acumulada de USD 408,3 millones que representó el 45,6% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión. El pago al Estado registrado en el 2018, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, creció un 37,5% respecto al año 2017. explicado fundamentalmente por el incremento en las utilidades anuales antes de impuestos del Concesionario y su efecto sobre los respectivos pagos a ENAPU.
- En cuanto a los niveles de servicios y productividad, los datos muestran que todos los indicadores trimestrales alcanzaron los niveles establecidos contractualmente en el 2018. 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.

- Con relación al número de operaciones que no alcanzaron el nivel de servicio y productividad requerido, los indicadores *Tiempo para el inicio de descarga* y *Tiempo para el zarpe de la nave* presentaron variaciones de 39,4% y -36,7% respecto al 2017, respectivamente. El número de accidentes en el 2018 fue de 27, esto es, 28 accidentes menos que en el año anterior. Finalmente, el número de reclamos se incrementó de 562 en el 2017 a 638 en el 2018 (+13,5%).
- 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. En cuanto al estado de los reclamos, se observa que persiste un importante número de casos fundados, 20,1% del total, mostrando un peso similar respecto al 2017, en el que se registró un 22,6%.
- El Estado de situación financiera muestra que el Activo de la Concesión alcanzó el valor de USD 498,2 millones lo que significó un aumento de 8,9% durante el 2018, como consecuencia de mayores fondos en las cuentas corrientes de la Concesión en los bancos locales. Esta cuenta aumento en USD 58,0 millones (+954,3%). En contraste, el Activo no Corriente que representa el 82,8% del Total de Activos se redujo en USD 17,9 millones (-4,2%), producto de la amortización de los Activos intangibles el mismo que se redujo en USD 18,0 millones (-4,3%). Finalmente, el Patrimonio neto se incrementó en USD 25,7 millones (12,1%) producto de mayores Resultados Acumulados (+USD 23,9 millones) como consecuencia de mayores utilidades del periodo.
- Los Estados de resultados muestran ingresos en el 2018 por un monto de USD 193,9 millones (+17,6%), lo cual generó una utilidad operativa de USD 51,1 millones (+37,1%) y un Utilidad neta de USD 25,0 millones (+ 118,2%). Mostrando con ello, tener una mayor eficiencia de gestión y eficiencia total.
- Durante 2018, los ratios financieros mostraron un aumento en la rentabilidad de la Concesión, ROA, y de los accionistas respecto al 2017. Mientras en el 2017, por cada dólar invertido en la Concesión se rentabilizaba con USD 0,11 y USD 0,55 para la Concesión y para el accionista, respectivamente, en el 2018, las rentabilidades pasaron a USD 0,13 y USD 0,57 por cada dólar invertido. En esa misma línea, los ingresos presentaron una mayor rentabilidad por cada dólar ingresado en el 2018, así cada dólar de ingreso generaba USD 0,33 de utilidad neta, mientras en el 2017 generaba USD 0,30.
- Los ratios de rentabilidad sobre las ventas muestran cierta estabilidad, aunque en el año 2017 se presentó el menor valor de los últimos cuatro años, que se explica por los mayores gastos operativos que utilizaba el Concesionario por cada dólar de ingreso en el 2017, en comparación de los otros años. En el 2018, el manejo de los gastos operativo se mejoró y cada dólar de ingreso generaba una Utilidad operativa de USD 0,26 y una Utilidad neta de USD 0,13. De igual manera, en el 2018, la rentabilidad del accionista y el rendimiento de los activos mejoraron con respecto el 2017; en particular, cada dólar invertido generaba para el accionista una rentabilidad de USD 0,11 y un rendimiento en el activo de USD 0,05.
- Los ratios de liquidez muestran que, en el 2018, el Concesionario recupero la posibilidad de cubrir sus deudas de corto plazo con sus activos corrientes (valor mayor a la unidad), situación que no ocurría entre los años 2015 y 2017. Finalmente, el grado de endeudamiento muestra una tendencia a depender menos de un financiamiento de terceros (0,52 en el 2018) y, por otro lado, el ratio Calidad de deuda muestra que el 30% de su deuda total es de corto plazo, lo cual aunado a los ratios de liquidez podría indicar buscar una nueva relación entre la deuda de corto y largo plazo.



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 las etapas, hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las obras de cada etapa. 	Cláusula 10.2. (p. 79)
9	Garantías 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 	Cláusula 10.1. (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.
		<p>responsabilidad del concesionario respecto de los mismos.</p> <ul style="list-style-type: none"> La referida garantía no constituye una garantía financiera. 	
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. Reglas procedimentales comunes. 	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.
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: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la 	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.
		<p>modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula.</p> <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 	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 Sólida a Granel (TM) USD 3,75- Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125- Pasajeros¹⁸ 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)¹⁹	
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)

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

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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM Terminals									
Tipo:	Autosostenible								
Plazo de concesión:	30 años								
Periodo:	2011-2018								
Tráfico									
Indicador	Unidad de medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas	Unidades	1 144	2 194	2 454	2 258	2 144	2 029	2 022	1 790
Carga total atendida	Toneladas	7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 897	15 743 530	17 559 163	17 552 474
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	3 324 430
Importación	Toneladas	5 022 255	9 859 077	13 573 021	11 278 853	11 666 697	12 628 946	13 526 707	14 208 914
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 801	8 884	18 708
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422
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	6 580 703
Fraccionada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182	1 919 663	1 946 649	2 311 389
Graneles líquidos	Toneladas	1 250 371	2 697 414	3 206 440	2 819 364	2 609 580	2 862 980	2 941 768	2 702 002
Graneles sólidos	Toneladas	3 166 041	6 046 632	6 322 716	5 430 503	4 451 496	4 971 236	5 763 190	5 623 551
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830
Contenedores	Unidades	158 958	253 234	300 596	316 486	379 690	550 673	595 712	612 335
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167	950 239	999 180
Ingresos									
Servicio a la nave	Miles de dólares	-	-	11 294	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134
Servicio a la carga	Miles de dólares	-	-	81 545	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628
Pasajeros	Miles de dólares	-	-	0	189	255	249	307	277
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	-	-	2 144	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	-	-	6 049	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507
Otros servicios	Miles de dólares	-	-	0	3 475	6 252	5 791	539	3 498
Total	Miles de dólares	-	-	101 031	103 831	118 679	137 717	164 829	192 314

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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 **Melina Caldas Cabrera**
Jefe de Estudios **Jefe de Regulación**
Económicos

ELABORACIÓN

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