



PLAN DE NEGOCIOS 2026

APM Terminals Callao S.A.

I. Introducción

APM Terminals Callao S.A. (“APMTC”) es una subsidiaria de APM Terminals BV, la cual es propietaria del 63.75% de las participaciones de su capital social. APMTC se constituyó el 6 de abril de 2011 bajo la denominación social de APM Terminals Callao S.A. y su domicilio legal está ubicado en la Av. Contralmirante Raygada No. 111, Callao.

Con fecha 11 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (“MTC”), como Concedente, actuando a través de la Autoridad Portuaria Nacional (“APN”), y APMTC firmaron el “Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao” (el “Contrato de Concesión”) por el plazo de 30 años. El terminal consiste básicamente en un terminal multipropósito con capacidad de manipular contenedores, carga general, carga sólida y líquida a granel sólido, pasajeros y Ro-Ro.

El Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (“TNM”) comprende los muelles centrales No. 1, 2, 3 y 4 (actuales muelles No. 1, 2, 3 y 4), el muelle Norte (actual muelle No. 5), el muelle de hidrocarburos (actual muelle No. 7), el muelle de granos (actual muelle No. 11) y sus correspondientes áreas de respaldo cuya modernización, conservación y explotación es responsabilidad de APMTC.

Con fecha 25 de noviembre de 2022, se firmó la Primera Adenda al Contrato de Concesión (Adenda No. 1), mediante la cual se incorporaron las siguientes etapas de ampliación y desarrollo del TNM a través de obras iniciales y un régimen de obras en función de la demanda (Etapas 3A, 3B, 4A y 4B).

Posteriormente, con fecha 28 de junio del 2024, la APN y APMTC suscribieron la Segunda Adenda al Contrato de Concesión (Adenda No. 2) modificándose las cláusulas mencionadas anteriormente, y se reemplazaron las Cartas Fianzas correspondientes a efectos que concuerden con el nuevo texto del Contrato de Concesión, en lo referido a la aplicación de la tasa SOFR en vez de la LIBOR.

De acuerdo con la Adenda No. 1 del Contrato de Concesión, el Rediseño del TNM consiste en seis (6) etapas y la inversión referencial contemplada para las Etapas 1 a 4B asciende a US\$ 1'208,455,879 (Mil doscientos ocho millones cuatrocientos cincuenta y cinco mil ochocientos setenta y nueve y 00/100 dólares de los Estados Unidos de América), sin incluir el Impuesto General a las Ventas y expresado en dólares americanos corrientes, distribuido por cada Etapa de acuerdo a lo siguiente:

Etapas	US\$ Corrientes sin IGV
Etapas 1	206 239 641
Etapas 2	100 929 558
Etapas 3A	69 348 732
Etapas 3B	327 747 138
Etapas 4A	319 966 410
Etapas 4B	184 224 400
Total	1 208 455 879

Ahora bien, como parte de las obligaciones de APMTC, corresponde presentar y exponer el Plan de Negocios para el año 2026, el mismo que obra en el presente documento y que ha sido elaborado sobre la base de lo establecido en el Oficio No. 00419-2026-GSF-OSITRAN del 13 de

enero del 2026.

II. Aspectos Generales de la Infraestructura Concesionada

El Puerto del Callao es la puerta de entrada a Perú, la cuarta economía más grande de Sudamérica. Está ubicado a solo 15 kilómetros de la ciudad capital de Lima, en la Provincia Constitucional del Callao y es el más grande, no solo de Perú sino de toda la costa oeste de Sudamérica.

En virtud del Contrato de Concesión, APMTC administra y opera el TNM. En el año 2016, APMTC finalizó las Obras Iniciales relacionadas a las Etapas 1 y 2, entre las cuales se encuentra la ampliación del Muelle 5 y la construcción del muelle especializado para carga a granel (Muelle 11):

Infraestructura Marina Existente					
Muelle	Amarradero	Longitud (m)	Profundidad (m)	Tipo de Construcción	Uso Actual
Muelle 1	1A	182.80	10.0	Espigón sobre pilotes de concreto	Multipropósito, pero predomina Carga general, granel sólido y rodante
	1B	182.80	10.0		Multipropósito, pero predomina Carga general y granel sólido
Muelle 2	2A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto con núcleo relleno de roca	Multipropósito, pero predomina Carga general y granel sólido
	2B	182.80	10.00		
Muelle 3	3A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto con núcleo relleno de roca	Multipropósito, pero predomina Carga general, granel sólido y contenedores
	3B	182.80	10.00		
Muelle 4	4A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto	Multipropósito, pero predomina Granel sólido y granel líquido (tuberías)
	4B	182.80	10.00		
Muelle 5	5A	390.00	12.00	Espigón sobre pilotes de acero con	Contenedores
	5C	200.00	12.00		Granel líquido

	5D – 5E	560.00	16.00 – 14.00	núcleo relleno de roca	Contenedores
Muelle de Graneles Sólidos (Muelle 11)	11A	280.00	16.00	Muelle marginal sobre pilotes	Multipropósito
Muelle de graneles líquidos (Muelle 7)	7A	262.80	10.50	Estructura sobre pilotes	Granel líquido
	7B	262.80	9.50		

III. Aspectos Legales de relevancia

i) Ejecución de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión- Etapa 3A

La adenda No. 1 al Contrato de Concesión (“Adenda No. 1”), que marca el inicio de la etapa 3A, se firmó el 25 de noviembre de 2022, dando inicio a la fase de ingeniería y permisos, que debía durar un periodo máximo de 18 meses, esto es, hasta mayo 2024. Sin embargo, APMTC culminó dicha fase con la aprobación del expediente técnico de las obras de la Etapa 3A formalizada a través de la Resolución de Gerencia General N° 0697-2023-APN/GG del 15 de noviembre del 2023.

En tal sentido, en noviembre del 2023, se iniciaron las obras correspondientes a la Etapa 3A (Obras a la Suscripción de la Adenda N° 1), que constan de lo siguiente:

- i. Construcción de un nuevo complejo de Silos para almacenamiento de granos de flujo libre de 60,000 toneladas de capacidad. Incluye el suministro e instalación de fajas transportadoras, elevadores, balanzas y tolvas para 6 posiciones de despacho a camión. Se incluyen las obras civiles y eléctricas necesarias para la operación de la nueva instalación.
- ii. Suministro e instalación de dos (2) Descargadores de nave continuos (CSU) y las obras civiles y eléctricas correspondientes para su operación en el Muelle 11.
- iii. Construcción de un pavimento de concreto de 21,300 m2 con bloques de 10 cm de espesor para el almacenamiento de contenedores llenos.
- iv. Suministro e instalación de equipamiento para la implementación de un acceso para RoRo en la puerta 3. Se incluye el suministro de barreras, lectoras y demás equipamiento para acceso además de las obras civiles y eléctricas necesarias para su operación.

La apertura del libro de obra se dio el día 15 de enero del 2024, iniciando la fase de construcción durante los años 2024 y 2025, hasta el 13 de enero de 2026.

Actualmente, la Etapa 3A se encuentra en proceso de aprobación de la recepción final de obras.

Sobre la Etapa 3B, el 30 de junio del 2025 APMTC alcanzó el gatillo para el inicio de su construcción, de acuerdo al Contrato de Concesión. En tal sentido, a junio de 2025, se

registró el movimiento de 1,106,926 TEUs (mayor a 1 millón de TEUs exigido por el contrato).

Al respecto, el 26 de agosto del 2025, APMTC y el MTC suscribieron un Acta de Suspensión de Obligaciones por mutuo acuerdo, con la opinión favorable de la APN y de OSITRAN, en virtud de la cual las partes acordaron:

- a. Suspender por el plazo de doce (12) meses la obligación prevista en el tercer párrafo de la sección N° IV del Anexo 4 de la Adenda N° 1, referida a la duración de las Obras de la Etapa 3B de hasta treinta y seis (36) meses. En tal sentido, la duración de las Obras de la Etapa 3B se suspenderán por un periodo de doce (12) meses.
- b. Suspender por el plazo de doce (12) meses la obligación prevista en el cuarto párrafo de la sección N° IV del Anexo 4 de la Adenda N° 1, referida a la obligación de iniciar la ejecución de la Etapa 3B, suspensión que será aplicable únicamente a los siguientes componentes de la Etapa 3B:
 - Demolición total del existente Muelle Centro 1
 - Dragado del nuevo Muelle 1 A / B a – 12.5m MLWS
 - Construcción del nuevo Muelle Centro 1 de 180 m de longitud
 - Construcción de un (1) “Dolphin” en el nuevo Muelle Centro 1, para generar una longitud de atraque de 220m.
 - Demolición total del existente Muelle Centro 2
 - Dragado del nuevo Muelle 2 A/B a -12,5m MLWS
 - Construcción del nuevo Muelle Centro 2 de 220m de longitud
 - Construcción de un Área de Respaldo para Patio de contenedores

Por otro lado, durante el año 2025 se llevaron a cabo las siguientes obras correspondientes a la Adenda No. 1:

- a) Adelanto de Obras en función a la demanda, correspondiente a la Etapa 3B “Reubicación rack de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B”:

El proyecto, con una inversión de S/. 3'877,464.47, sin incluir el I.G.V., consiste en la construcción del nuevo canal para las tuberías de graneles líquidos comprende la conexión de la red existente de graneles líquidos con la red futura, dicha conexión implica la paralización de operaciones relacionadas o cercanas, y si bien durante el periodo de construcción de la etapa 3B, se prevé la realización por zonas o frentes de trabajo, la reubicación del rack de granel líquidos atraviesa todas las zonas de circulación hacia el Muelle 5. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024, estableciéndose como fecha de culminación el 01 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante Carta N.º 00139-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.

Adicionalmente, durante el año 2025, se llevaron a cabo las siguientes inversiones complementarias:

- a) Obra de la Inversión Complementaria denominada “Nueva Zona SUNAT en Almacén K”:

La obra "Nueva Zona SUNAT en Almacén K" en el Terminal Norte del Puerto del Callao, con una inversión aprobada de S/. 5'977,952.08 sin incluir el I.G.V., tiene como propósito adaptar y equipar un espacio dedicado a las operaciones aduaneras de SUNAT, incluyendo áreas para la inspección con canes y oficinas administrativas. Este proyecto contempla la construcción de instalaciones especializadas como caniles, zonas administrativas, sistemas de abastecimiento de agua, red contra incendios, y pavimentación de accesos. Asimismo, incorpora instalaciones eléctricas, mecánicas y de ventilación, cumpliendo con estrictos estándares de seguridad y salud ocupacional y de construcción. El inicio de ejecución de obra fue el 11 de octubre de 2024 y, a través de Carta N° 01375-2025-APMTC/PIM de fecha 05 de agosto de 2025, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.

Con fecha 26 de septiembre de 2025, APMT y APN suscribieron el Acta de Recepción de la Obra, aprobando la misma sin observaciones.

b) Inversión Complementaria denominada "REUBICACIÓN DE RACK DE TUBERÍAS PARA GRANELES LÍQUIDOS EN EL AMARRADERO 5A":

Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/. 3'518,984.95 sin incluir el I.G.V. y consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición del pavimento a lo largo del trazo del nuevo canal enterrado para transporte de tuberías C-01, y también el retiro de interferencias en la ubicación del nuevo Manifold 5A ubicados en los puntos de acople de las tuberías en el extremo de los canales sobre el muelle 5A. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024, estableciéndose como fecha de culminación el 01 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante Carta N.º 00138-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.

c) Inversión Complementaria denominada "UPGRADE DE PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES (PTAR) CON FINES DE REÚSO:

Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/. 975,475.28, sin incluir el I.G.V y busca tratar el efluente domestico/industrial (lavadero de equipos, lavado de tolvas de almacenamiento, etc.) generado en las instalaciones del TNM con el objetivo de obtener agua residual tratada con calidad para reuso, de forma que pueda ser empleada en el lavado de maquinaria, vehículos, equipos, y otros servicios y/o actividades que no requieran agua de consumo humano para su ejecución. El inicio de ejecución de obra fue el 10 de diciembre de 2024 y, a través de Carta N° 00838-2025-APMTC/PIM de fecha 05 de mayo de 2025, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.

Con fecha 15 de julio de 2025, APMT y APN suscribieron el Acta de Recepción de la Obra, aprobando la misma sin observaciones.

d) Inversión Complementaria denominada "REUBICACIÓN DE RACK DE TUBERÍAS PARA GRANELES LÍQUIDOS EN EL AMARRADERO 5A N° 2":

Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/. 3'398,494.66 sin incluir el I.G.V., y consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición de pavimento existente, obras civiles de nuevos canales enterrados para transporte de tuberías C-02 y C-03, el manifold 02 en las terminaciones de dichos canales sobre el

Muelle 5ª, entre otros. La ejecución de la obra se inició el 21 de noviembre de 2025, estableciéndose como fecha de culminación el 20 de noviembre de 2026.

IV. RESUMEN EJECUTIVO: PRINCIPALES INDICADORES Y METAS ALCANZADAS AL 2025

a. Aspectos vinculados a Construcción:

A continuación, se detallan los estimados del Concesionario respecto a los montos históricos de inversiones anuales ejecutadas en miles de dólares, hasta el año 2025; ello en línea con lo precisado en el acápite precedente respecto de los aspectos generales de la infraestructura y las principales obras ejecutadas:

CUADRO No. 01: ESTIMADOS DEL CONCESIONARIO RESPECTO A LOS MONTOS HISTÓRICOS DE INVERSIONES ANUALES EJECUTADAS
En Miles USD - No incluye IGV

Descripción	Detalle	2011 & 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Etapas I Y II	Obras Civiles	9,447	88,628	132,251	95,237	4,493	15,803	-	-	-	-	-	-		
	Equipamiento	17,270	47,240	20,381	20,727	698	13	-	-	-	-	-	-		
Etapa III A		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,450	3,925	35,594	43,063
Reemplazo De Bienes De Concesion	Equipamiento	-	-	-	-	-	-	-	4,023	1,257	146	587	865	6,217	1,197
Inversiones Adicionales	Equipamiento	3,549	2,511	625	1,755	382	6,523	1,257	857	79	744	17,977	7,820	1,999	3,999
	Obras Civiles	-	-	-	-	-	-	8,473	10,831	1,288	981	8,766	9,463	9,496	9,380
TOTAL (USD 000)		30,266	138,379	153,257	117,719	5,573	22,339	9,730	15,711	2,624	1,872	28,780	22,073	53,305	57,639
TOTAL INVERTIDO (USD 000)		659,267													

b. Aspectos vinculados a la Explotación:

i. Principales servicios que brindan

APMTC brinda principalmente servicios para el embarque, descarga, trasbordo y almacenaje de carga contenerizada y carga general en el TNM. Adicionalmente a ello, APMTC también brinda servicios complementarios para la carga contenerizada y carga general.

En ese sentido, durante el año 2025, los principales servicios para carga contenerizada fueron los siguientes:

- a. Embarque y Descarga de contenedores llenos de 20 y 40 pies con carga seca
- b. Embarque y Descarga de contenedores llenos de 40 pies con carga refrigerada
- c. Embarque y Descarga de contenedores vacíos de 20 y 40 pies
- d. Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor de 20 y 40 pies
- e. Uso de área operativa para contenedores llenos o vacíos de embarque, descarga y trasbordo

Por su parte, en el caso de la carga general, durante el año 2025, los principales servicios solicitados por los usuarios fueron:

- a. Uso o alquiler de amarradero
- b. Embarque o descarga de carga fraccionada
- c. Embarque o descarga de carga rodante
- d. Embarque o descarga de granel sólido
- e. Embarque o descarga de granel líquido
- f. Uso de área operativa para todos los tráficos

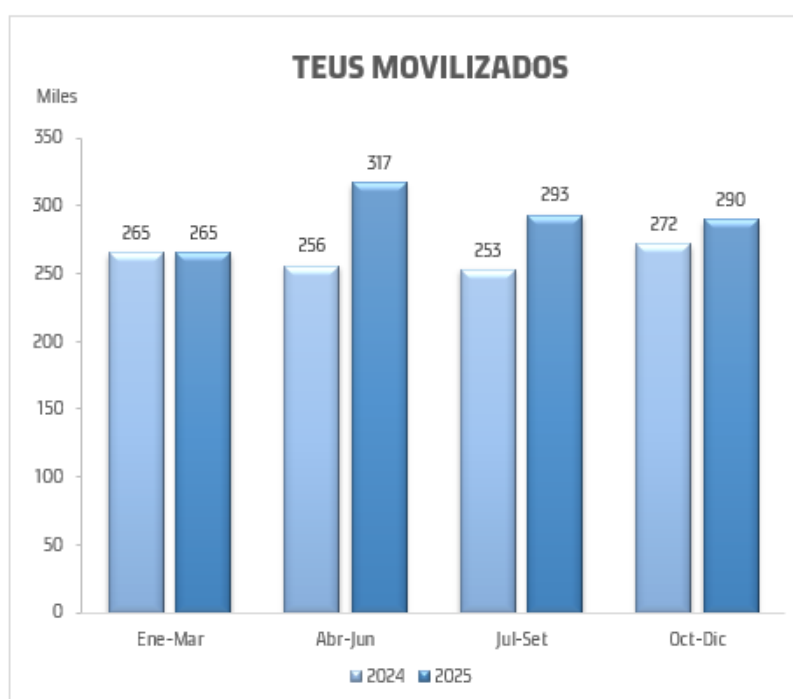
Respecto de los servicios complementarios a la carga más solicitados por los clientes fueron:

- a. Servicio integrado de depósito temporal para contenedores secos de exportación e importación.
- b. Servicio integrado de depósito temporal para contenedores refrigerados de exportación.
- c. Servicio integrado de depósito temporal para carga fraccionada.
- d. Conexión o desconexión de contenedores refrigerados a bordo de la nave.

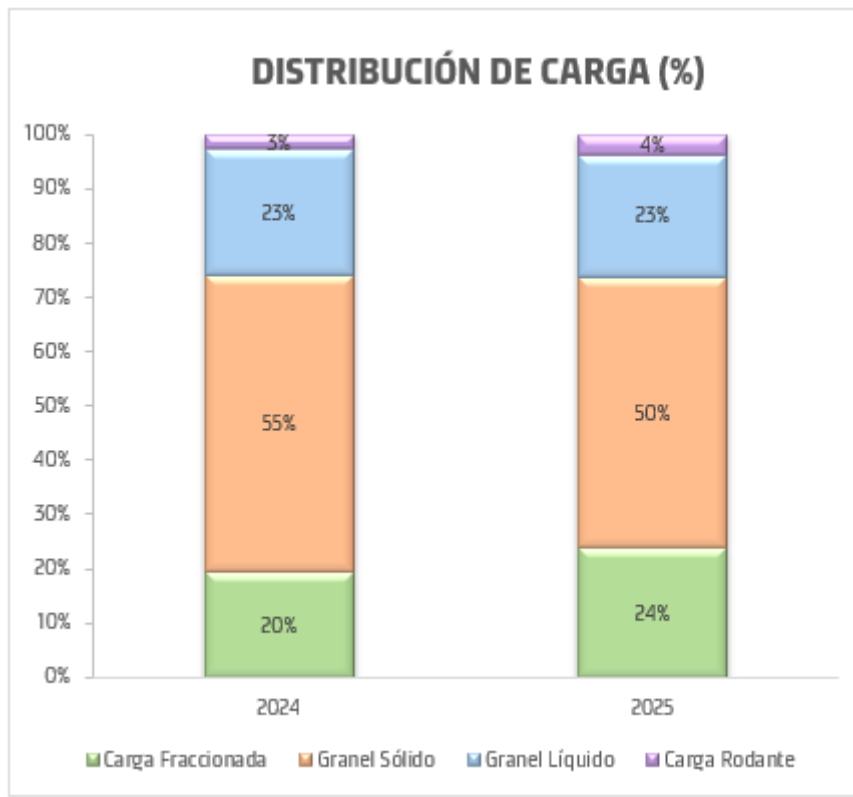
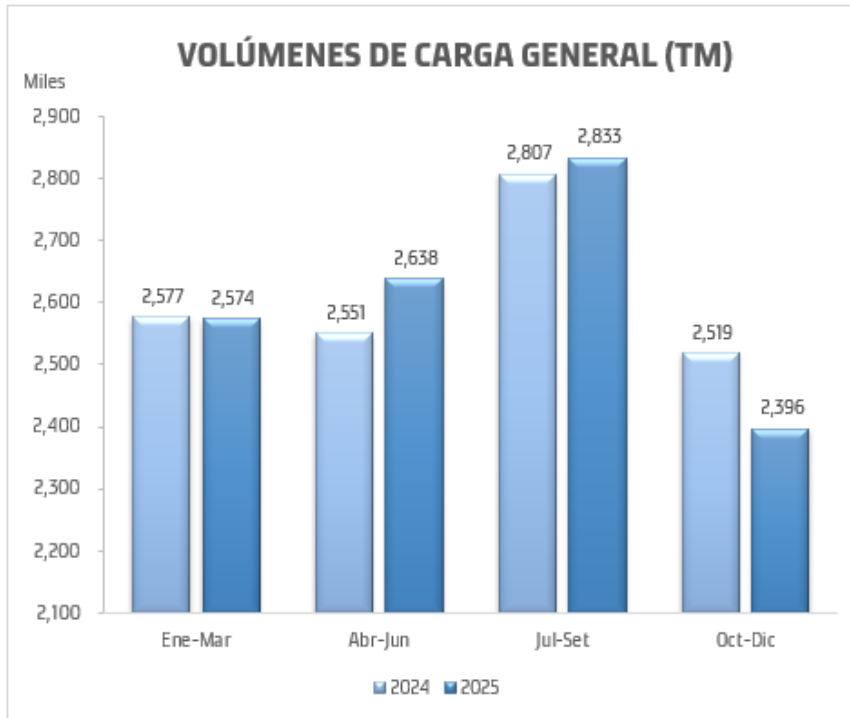
Información operativa

CARGA OPERADA EN EL 2025
1,244,826 TEU (+ 12%)*
10.44m toneladas de carga general (-0.1%)
5.22m toneladas de Carga a Granel (-8.3%)
2.35m toneladas de Carga Líquida (-2.7%)
2.50m toneladas de Carga Fraccionada (+21.5%)
155 k unidades de Carga Rodante (+26%) / 365 k toneladas de Carga Rodante (+30.4%)
29 Navas Cruceros (-6.5%) / 39 k Cantidad de pasajeros
29 navas / Semana (en promedio)

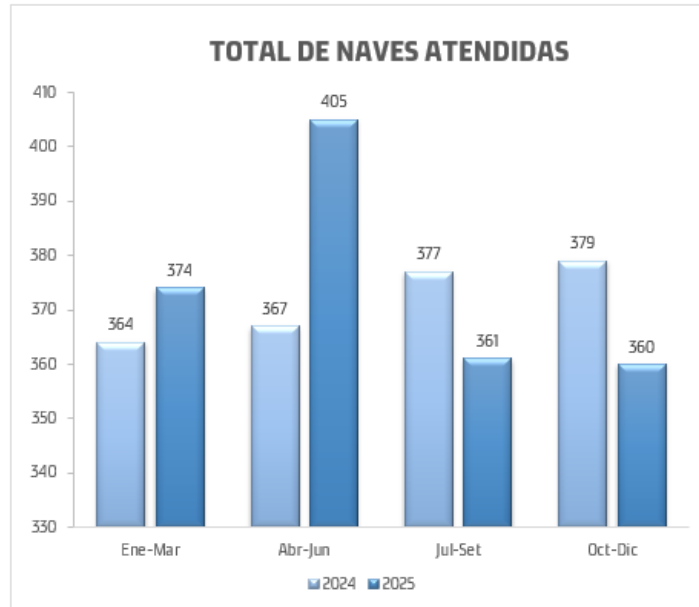
* Se consideran TEUs con re-estibas.



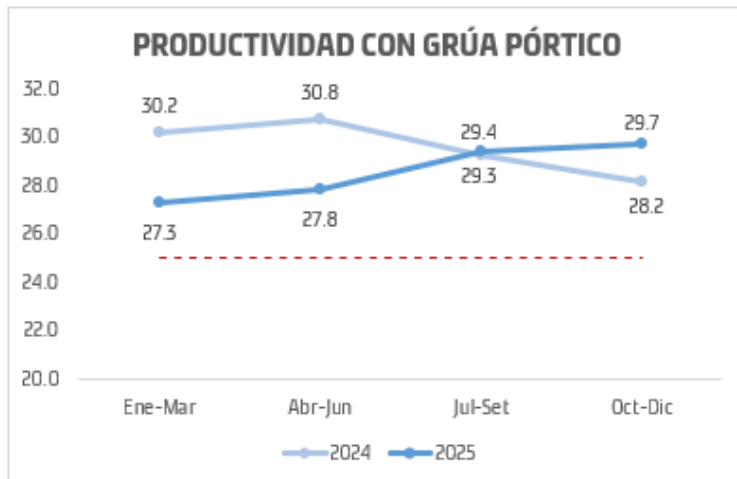
Los TEUs movilizados sin re-estibas en el 2025 (1.16M) han incrementado en 11.4% con respecto al 2024 (1.05M).

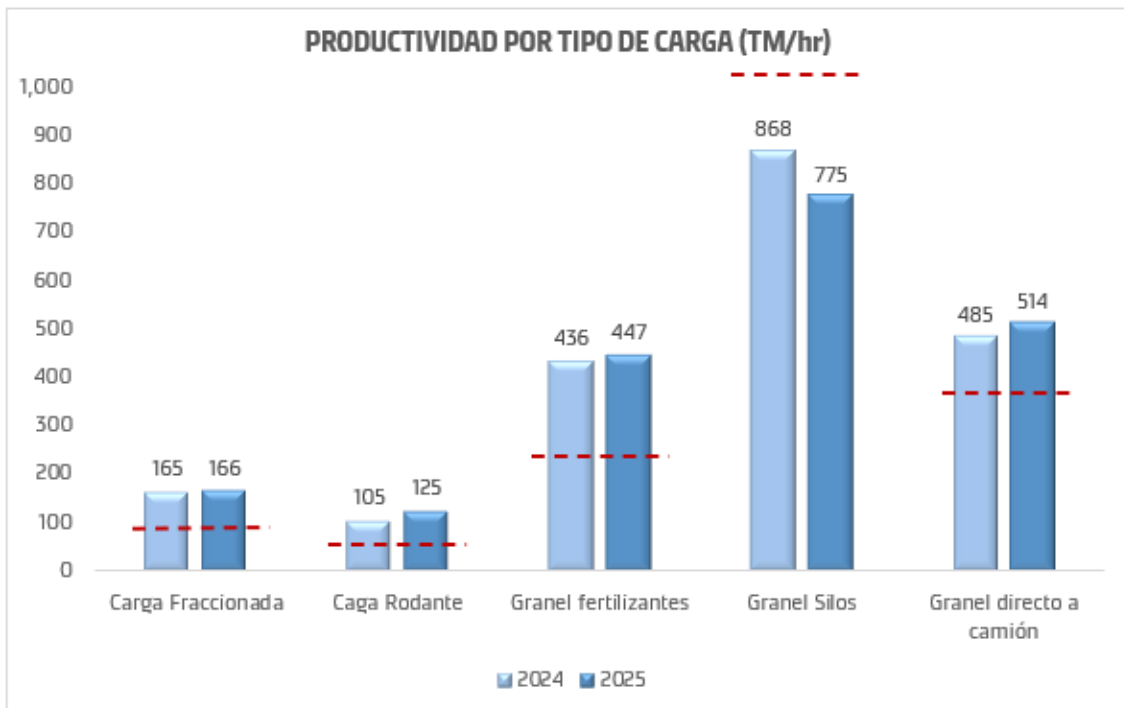
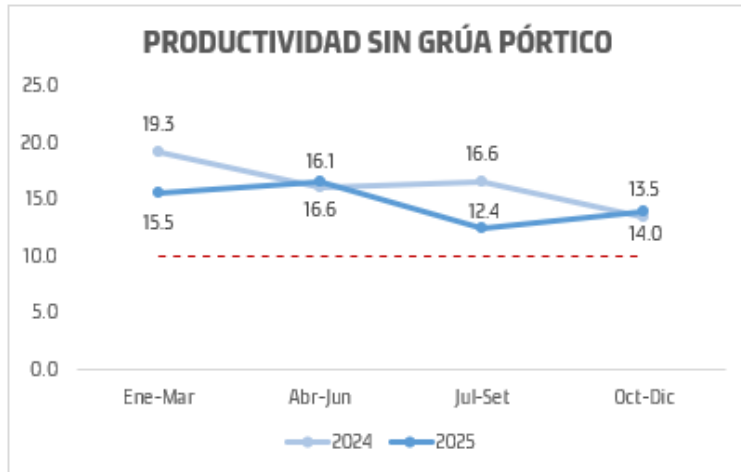


Los volúmenes de carga general han disminuido en 0.1% con respecto al 2024.



El número de naves atendidas en el 2025 (1,500) incrementó en 0.9% respecto al 2024 (1,487).





(*) El resultado mostrado para la productividad de silos considera las operaciones efectuadas exclusivamente a través de las dos fajas transportadoras.

ii. Evolución Histórica de Tráfico e Ingresos Portuarios al 2025

La evolución histórica de tráfico e ingresos portuarios desde el inicio de la explotación hasta el año 2025:

CUADRO N° 05: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TRÁFICO E INGRESOS PORTUARIOS

INDICADOR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves Atendidas (Unidades)	1,142	2,193	2,454	2,258	2,143	2,035	1,985	1,790	1,673	1,498	1,481	1,465	1,276	1,487	1,500
Carga Atendida (total de carga - En toneladas)	7,585,382	14,712,913	19,716,592	14,902,424	14,459,994	15,642,110	17,696,463	17,562,762	19,328,660	18,001,541	19,995,066	18,588,953	18,084,739	19,631,112	20,355,649
Contenedores (En TEUS) *	252,554	412,118	507,602	257,237	286,688	915,741	1,002,932	1,035,415	927,817	890,082	977,415	997,701	1,115,030	1,111,077	1,244,826
INGRESOS ** (En Millones de Soles)	S/125.3	S/236.8	S/300.3	S/315.5	S/410.5	S/462.3	S/534.5	S/654.0	S/648.9	S/653.3	S/938.7	S/991.3	S/973.8	S/1,076.8	S/1,195.3

iii. Capacidad Portuaria para el año 2025:

a. Análisis de la oferta de capacidad portuaria:

i. La capacidad del TNM es la siguiente:

1. Capacidad del TNM para Carga General: 11.5M TM

2. Capacidad del TNM para Carga Contenedorizada: 1.34 M TEUS.

ii. Línea de atraque:

Infraestructura Marina Existente					
Muelle	Amarradero	Longitud (m)	Profundidad (m)	Tipo de Construcción	Uso Actual
Muelle 1	1A	182.80	10.0	Espigón sobre pilotes de concreto	Multipropósito, pero predomina Carga general, granel sólido y rodante
	1B	182.80	10.0		Multipropósito, pero predomina Carga general y granel sólido
Muelle 2	2A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto con núcleo relleno de roca	Multipropósito, pero predomina Carga general y granel sólido
	2B	182.80	10.00		
Muelle 3	3A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto con núcleo relleno de roca	Multipropósito, pero predomina Carga general, granel sólido y contenedores
	3B	182.80	10.00		
Muelle 4	4A	182.80	10.00	Espigón sobre pilotes de concreto	Multipropósito, pero predomina Granel sólido y granel líquido (tuberías)
	4B	182.80	10.00		
Muelle 5	5A	390.00	12.00	Espigón sobre pilotes de acero con núcleo relleno de roca	Contenedores
	5C	200.00	12.00		Granel líquido
	5D – 5E	560.00	16.00 – 14.00		Contenedores
Muelle de Graneles Sólidos (Muelle 11)	11	280.00	16.00	Muelle marginal sobre pilotes	Multipropósito
Muelle de	7 ^a	262.80	10.50	Estructura	Granel líquido

graneles líquidos (Muelle 7)				sobre pilotes	
------------------------------------	--	--	--	---------------	--

iii. Equipamiento

- 07 grúas pórtico de muelle eléctricas (STS): 2 grúas Panamax y 5 grúas Súper Post Panamax
- 15 grúas pórtico de patio eléctricas (RTG)
- 04 grúas móviles de patio (MHC)
- 02 grúas autopropulsadas tipo telescópicas (MC)
- 12 equipos porta contenedores (RS)
- 04 equipos portacontenedores de vacíos (EH)
- 49 tractores porta contenedores (TT)
- 03 montacargas de 3.5 ton (FL)
- 07 montacargas de 5 ton (FL)
- 10 montacargas de 16ton (FL)
- 03 montacargas de 30 ton (FL)
- 03 tolvas para descarga de grano eco-ambientales (EGH)
- 08 tolvas para descarga de grano (TLS)
- 01 conjunto de silos para granos con faja transportadora
- 08 cucharas para descarga de grano (GRAB)
- 03 excavadoras
- 02 cargadores Frontales
- 06 minicargadores
- 01 plataforma elevadora móvil

iv. Puertas de acceso al TNM:

1. Ingreso de Contenedores: 6 líneas de ingreso y 5 líneas salida.
2. Ingreso de Carga General: 3 líneas de ingreso, 3 líneas de salida y 2 líneas duales.
3. Ingreso Carga Rodante (RoRo): 2 líneas de salida y 3 líneas duales.

b. Análisis de la demanda portuaria por tipo de carga:

- i. La demanda portuaria para Carga Contenedorizada, durante el año 2025 fue de 1,164,789 TEUs (sin re-estibas).
- ii. La demanda portuaria para Carga General, durante el año 2025 fue de 10.44M toneladas.

c. Análisis de la oferta de capacidad portuaria vs. La demanda portuaria por tipo de carga (precisar brechas en infraestructura y equipamiento por tipo de carga)¹

- i. Para el caso de Carga Contenedorizada, existe una sobreoferta de 0.16M TEUs, no existiendo brecha de infraestructura y equipamiento para dar atención a los requerimientos de los usuarios.

¹ Cabe precisar que, dado el carácter dinámico de la carga, las cifras de sobreoferta y/o sobredemanda no son constantes, sino que dependen del momento en el que son analizadas.

- ii. Para el caso de Carga General, existe también una sobreoferta de 1.13M toneladas, tampoco existiendo brecha de infraestructura y equipamiento para la atención de los usuarios.

c. Aspectos vinculados a Conservación

i. Estado de la infraestructura y equipamiento

En los meses de marzo, junio setiembre y diciembre del año 2025, APMTC recibió visitas de inspección en el TNM por parte de OSITRAN, donde constató el buen estado de conservación de la infraestructura y equipamiento. Siendo así que, como resultado de dichas visitas, OSITRAN no formuló observaciones o comentarios al respecto.

La información detallada respecto del estado de las infraestructuras y del equipamiento, consta en las siguientes actas de inspecciones levantadas en su oportunidad:

- Acta N° 00029-2025-JCP-GSF-OSITRAN, correspondiente a la visita de inspección realizada el 25 de marzo del 2025.
- Acta N° 00064-2025-JCP-GSF-OSITRAN, correspondiente a la visita llevada a cabo el 19 de junio del 2025.
- Acta N° 00104-2025-JCP-GSF-OSITRAN, correspondiente a la visita de inspección realizada el 12 de setiembre del 2025.
- Acta N° 00151-2025-JCP-GSF-OSITRAN, correspondiente a la visita llevada a cabo el 11 de diciembre del 2025.

ii. Cumplimiento de Planes de Conservación

Como es de su conocimiento APMTC cuenta con un Plan de Conservación para los equipos portuarios y para la infraestructura, en ese sentido, a continuación, se detalla el cumplimiento de dichos planes durante el año 2025, el cual es reportado al OSITRAN de manera mensual:

PLAN DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS PORTUARIOS

APM TERMINALS Lifting Global Trade.
Resumen mensual - Plan de Mantenimiento Equipamiento Portuario

2025			Total	Meses												Total	
Ítem	Responsable	Equipo	Promedio acumulado 2025	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio acumulado 2025	
1	Grúas Pórtico	Grúas Pórtico (STS Crane)	92%	86%	75%	95%	92%	97%	100%	96%	99%	99%	92%	100%	98%	94.1%	
2		Grúas Pórtico (STS Crane Super Post P.)	89%	93%	75%	95%	99%	99%	94%	95%	89%	97%	98%	96%	96%	93.9%	
3		Grúas de Patio (RTG)	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99.9%
4		Grúas Móviles (MHC)	81%	95%	61%	84%	99%	92%	92%	93%	92%	91%	90%	94%	98%	97%	90.6%
5		Grúas e-RTG (e-RTG)	89%	91%	75%	96%	95%	95%	95%	96%	91%	91%	99%	97%	98%	96%	93.4%
6		Tolvas Móviles (MGH)	85%	91%	100%	91%	92%	91%	100%	84%	96%	96%	96%	91%	98%	83%	92.8%
7	Workshop	Apiladora de contenedores llenos (Stacker)	97%	94%	97%	95%	100%	99%	99%	99%	94%	96%	100%	97%	98%	97.1%	
8		Apiladora de contenedores vacíos	98%	97%	90%	93%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	98.3%	
9		Grúas Móviles	89%	100%	100%	100%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	93.8%	
10		Elevadores	92%	81%	82%	100%	78%	82%	65%	68%	65%	71%	91%	89%	84%	79.6%	
11		Tractores y Trailers	96.9%	97%	95%	98%	98%	99%	92%	98%	93%	95%	93%	98%	100%	96.2%	
Cumplimiento (%)			92%	93%	86%	95%	91%	94%	94%	93%	93%	95%	96%	98%	96%	94%	

PLAN DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

APM TERMINALS Lifting Global Trade.
Avance mensual - Plan de Mantenimiento Electricidad Industrial, Silos e Infraestructura

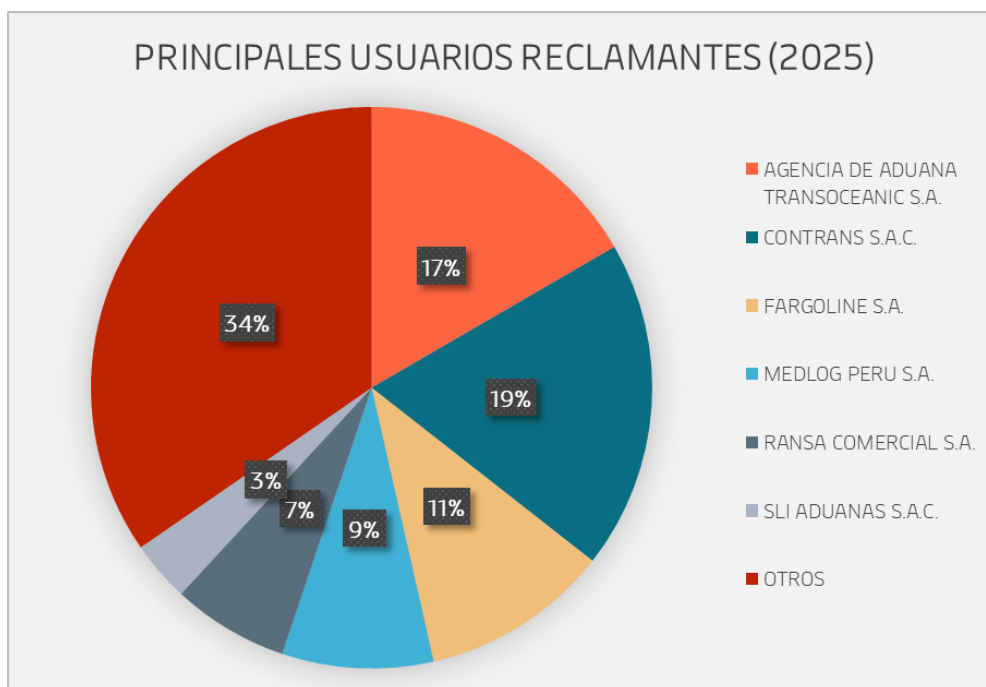
2025			Meses												Total
Ítem	Responsable	Equipo	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio acumulado 2025
1	Electricidad Industrial	Sub estaciones eléctricas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
2		Sistema eléctrico del muelle 7	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
3		Grupos Electrogenos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	91%	100%	99.2%
4		Planta térmica	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
5		Sistemas eléctricos de muelles y zonas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
7		Sistemas de baja tensión (equipos e infraestructura)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
8		Silos	100%	83%	71%	77%	71%	73%	89%	94%	95%	86%	82%	81%	83.5%
9	Infraestructura	Infraestructura Civil	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
10		Infraestructura Crítica - Inspección	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	99.9%
12		Infraestructura pintura	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
13		Infraestructuras metálicas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.0%
Cumplimiento (%)			100%	98%	97%	98%	97%	98%	99%	99%	100%	98%	98%	98%	98%

d. Aspectos Económicos y Comerciales

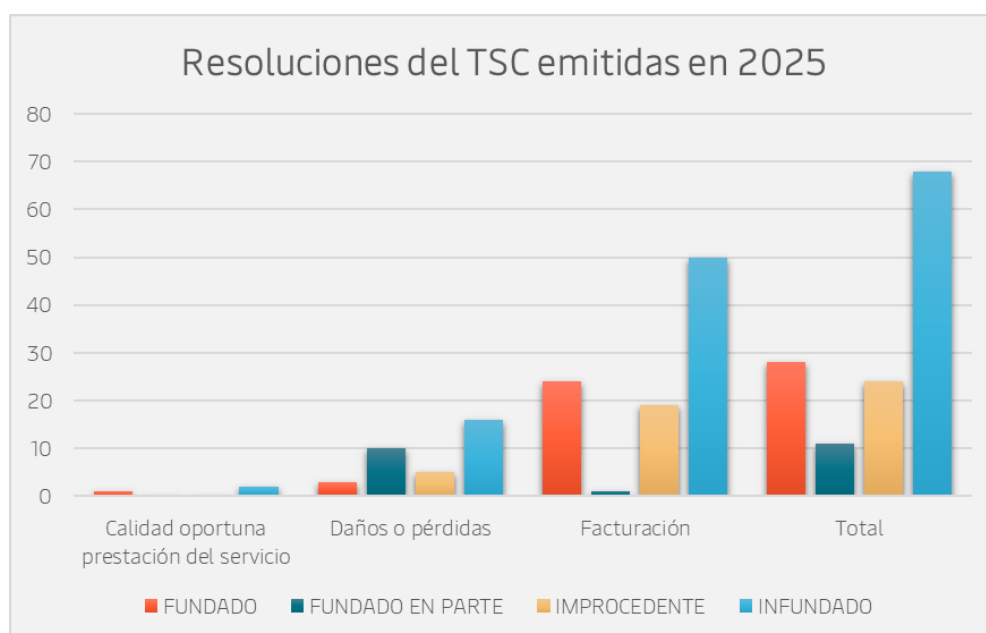
A continuación, se detalla la evolución histórica de los reclamos de acuerdo con el formato requerido por OSITRAN, actualizado al año 2025 (ver siguiente página).

CUADRO No. 07: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS RECLAMOS

Tabla No. 7: Evolución Histórica de los Reclamos													
Estado (*)/ Materia (**)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1. Inadmisibles	35	170	169	119	66	170	144	80	89	100	53	57	10
Facturación y cobro	17	66	27	10	2	9	1	-	1	2	9	12	-
Calidad y oportuna prestación de servicio	10	44	72	49	17	32	56	40	27	27	6	11	5
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	8	60	70	60	33	98	79	42	59	67	32	32	4
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	14	31	8	4	2	3	6	3	1
2. Improcedentes	59	353	101	81	30	60	21	22	37	46	35	21	21
Facturación y cobro	15	73	18	6	8	13	5	2	1	5	13	10	14
Calidad y oportuna prestación de servicio	15	9	31	22	10	20	10	10	17	21	8	2	-
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	29	271	52	53	12	24	6	10	18	19	7	7	7
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	-	3	0	-	1	1	7	2	-
3. Fundados	556	492	574	386	205	160	131	87	75	51	30	27	10
Facturación y cobro	389	105	171	81	68	29	9	6	8	11	9	18	4
Calidad y oportuna prestación de servicio	59	196	132	139	62	42	54	37	36	16	7	1	-
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	108	191	271	166	73	87	68	42	30	24	10	7	6
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	2	2	0	2	1	-	4	1	-
4. Infundados	428	373	414	411	236	219	187	188	167	178	103	183	689
Facturación y cobro	193	172	81	63	28	20	20	24	11	37	25	78	602
Calidad y oportuna prestación de servicio	86	18	172	188	82	65	74	98	74	56	35	22	21
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	149	183	161	160	124	122	89	61	82	87	32	74	66
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	2	12	4	5	-	1	11	9	-
5. Concluido (****)	-	-	-	-	25	29	31	2	-	-	-	-	15
Facturación y cobro	-	-	-	-	12	5	4	1	-	-	-	-	14
Calidad y oportuna prestación de servicio	-	-	-	-	8	15	17	-	-	-	-	-	-
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	-	-	-	-	5	9	10	1	-	-	-	-	1
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total No. de reclamos (1+2+3+4)	1078	1388	1258	997	562	638	514	385	368	375	221	289	745
Facturación y cobro	614	416	297	160	118	76	39	33	21	52	56	118	634
Calidad y oportuna prestación de servicio	170	267	407	398	179	174	211	185	154	120	56	36	26
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	294	705	554	439	247	340	252	156	189	198	81	120	84
Acceso a la infraestructura	-	-	-	-	18	48	12	11	4	5	28	15	1
Total	1078	1388	1258	997	562	638	514	385	368	375	221	289	745



En el año 2025, seis usuarios concentraron el 66% de reclamos interpuestos (ver figura anterior).



En segunda instancia, el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN declaró 68 recursos de apelación infundados a favor de APMTC, y 24 improcedentes, los cuales representan el 70.2% de resoluciones emitidas (ver figura anterior).

e. Aspectos Administrativos y Financieros

A continuación, se detalla la evolución histórica anual del estado de ganancias y pérdidas de acuerdo al formato requerido por OSITRAN, actualizado al año 2025.

CUADRO No. 08: EVOLUCIÓN HISTORICA ANUAL DEL ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS AL 2025

En Miles USD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos*	46,482	92,860	107,447	104,282	117,550	136,692	164,928	193,901	195,812	188,454	240,669	258,006	259,145	285,633	349,503
Costos*	- 21,242	- 44,602	- 50,141	- 48,606	- 53,995	- 63,768	- 77,008	- 86,093	- 88,126	- 87,927	- 100,177	- 102,575	- 94,746	- 110,752	- 129,901
Gastos operativos netos	- 11,765	- 24,177	- 25,108	- 28,925	- 30,687	- 31,692	- 50,654	- 56,699	- 44,003	- 19,308	- 42,753	- 49,710	- 58,027	- 51,006	- 60,705
Utilidad operativa	13,475	24,081	32,198	26,751	32,868	41,232	37,266	51,109	63,683	81,219	97,739	105,721	106,372	123,875	158,897
Gastos Financieros Netos	- 4	272	- 1	- 2,628	- 5,380	- 15,092	- 13,993	- 14,403	- 11,707	- 12,669	- 8,178	- 2,639	- 2,199	2,057	5,574
Utilidad antes de Intereses e Impuestos	13,471	24,353	32,197	24,123	27,488	26,140	23,274	36,706	51,976	68,550	89,561	103,082	104,173	125,932	164,471
Impuesto a la Renta	- 4,051	- 6,920	- 9,666	- 7,247	- 7,888	- 10,675	- 11,810	- 11,695	- 20,245	- 22,882	- 43,042	- 37,348	- 41,322	- 45,279	- 57,440
Utilidad Neta	9,420	17,433	22,531	16,876	19,600	15,465	11,463	25,011	31,731	45,668	46,519	65,734	62,851	80,653	107,031

Fuente: Reporte Estados Financieros Auditados

** No incluye efecto por IFRIC 12, tanto en ingresos como en gastos. Efecto nulo en el resultado neto de la cuenta de resultados.*

A continuación, se detallan las pólizas de seguro emitidas de acuerdo al formato requerido por OSITRAN:

CUADRO No. 9: PÓLIZAS DE SEGURO

Pólizas de Seguros *	Tipo	Entidad Financiera	Importe Total **	Vencimiento
1301-531370	Multiriesgo (Interrupción del Negocio, Sabotaje y Terrorismo)	Rimac Seguros	\$400,000,000	31.12.2026
1201-555454	Responsabilidad Civil	Rimac Seguros	\$20,000,000	31.12.2026
1201-524489	Responsabilidad Civil (hidrocarburos)	Rimac Seguros	\$140,000	13.07.2026
2302210101778	Póliza Todo Riesgo Construcción (CAR) - Etapa 3A del proyecto de expansión del puerto del Callao	MAPFRE	USD 68,425,151	31.12.2025
7002024003199	Póliza Todo Riesgo Construcción (CAR) - Adelanto de Obras en función a la demanda correspondiente a la Etapa 3B - Reubicación rack de tuberías para grandes líquidos en el Amarradero 3B	AVLA	S/ 3,608,638	01.02.2026
7002024003198	Póliza Todo Riesgo Construcción (CAR) - Reubicación de Racks de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B	AVLA	S/ 3,590,452	01.02.2026
3311-520119	Póliza Todo Riesgo Construcción (CAR) - Construcción de un poliducto en el Terminal multipropósito muelle norte Callao	Rimac Seguros	S/ 3,398,495	14.11.2026
S0259982 / S0259983	Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo - Salud	Rimac Seguros	De acuerdo a planilla	31.12.2026
P0277055 / P0277058	Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo – Pensión	Rimac Seguros	De acuerdo a planilla	31.12.2026
4315 96624789 / 4315 78996164	Vida Ley	Rimac Seguros	De acuerdo a planilla	31.12.2026

(*) Pólizas obligatorias de acuerdo al Contrato de Concesión

(**) Corresponde al monto asegurado en la póliza de seguros

CUADRO No. 10: CARTAS FIANZAS

Cartas Fianzas *	Tipo	Entidad Bancaria	Importe	Fecha de Vencimiento
0011-0586-9800568565-50	Garantizar el cumplimiento del Proyecto "Upgrade PTAR - Planta de Tratamiento de Agua"	BBVA	S/ 183,871.00	20/01/2026
0011-0586-9800565213-50	Garantizar el cumplimiento el proyecto " Nueva zona Sunat en Almacen K"	BBVA	S/ 705,398.38	30/04/2026
0011-0586-98-00470727-53	Garantía de Fiel cumplimiento desde la Fecha de Cierre hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión.	BBVA	\$ 30,716,920.00	31/07/2026
D193-02825043	Cumplim.obligac.contrato de concesión 3A	BCP	S/ 31,151,000.00	6/09/2026
0011-0586-9800564462-54	Garantizar el cumplimiento del proyecto "Reubicación Tuberías - Fase 1"	BBVA	S/ 423,673.38	30/06/2026
0011-0586-9800564470-57	Garantizar el cumplimiento del proyecto "Reubicación Tuberías - Fase 2"	BBVA	S/ 425,819.30	30/06/2026
0011-0586-9800587268-58	Garantizar el cumplimiento del proyecto "Reubicación Tuberías - Fase 3"	BBVA	S/ 401,023.00	20/10/2026

() Cartas Fianzas requeridas de acuerdo al Contrato de Concesión*

f. Lecciones Aprendidas

- i. Necesidad de estar en constante comunicación con nuestros clientes para entender sus mayores necesidades y crear servicios y promociones que ayuden a mejorar su logística de importación y/o exportación a través de nuestras instalaciones.
- ii. Mantener una comunicación cercana con OSITRAN durante la ejecución de los trabajos para tener una respuesta ágil a las necesidades de la obra y que esto permita cumplir con los objetivos de plazo, costo y calidad del proyecto.
- iii. Importancia de mantener contacto constante con las autoridades supervisoras, con la finalidad de que conozcan de cerca y entiendan la operación y las problemáticas de la misma, considerando que no todas las operaciones portuarias son iguales. De esta manera, generamos que la supervisión del cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión y la normativa respectiva tenga en consideración las características del Terminal que administra y opera APMTC.
- iv. Importancia de sostener reuniones multilaterales con las diversas entidades con competencia sobre las operaciones del Terminal (APN, OSITRAN, DGAAM, MTC, APMTC entre otros), esto a fin de mejorar la toma de decisiones relacionadas a las inversiones necesarias para la correcta operación de este.
- v. Importancia de contar con planes de conservación debidamente estructurados y ejecutados de manera periódica ha permitido mantener la infraestructura y el equipamiento en adecuadas condiciones de operatividad, lo cual se refleja en los resultados favorables de las inspecciones realizadas por OSITRAN.
- vi. A lo largo del año se implementaron diversos proyectos de mejora en materia de seguridad, entre los que destacan la instalación de roll stop para el almacenamiento seguro de bobinas y la incorporación de sensores de detección de personas en los equipos móviles dentro de las zonas operativas, entre otras iniciativas.

Asimismo, se desarrollaron campañas de concientización enfocadas en fortalecer la cultura de seguridad del personal, tales como la campaña de las 3Q y la campaña de autocuidado de manos. Esta última permitió, además, mejorar el Equipamiento de Protección Personal (EPP) destinado a la protección de las manos.

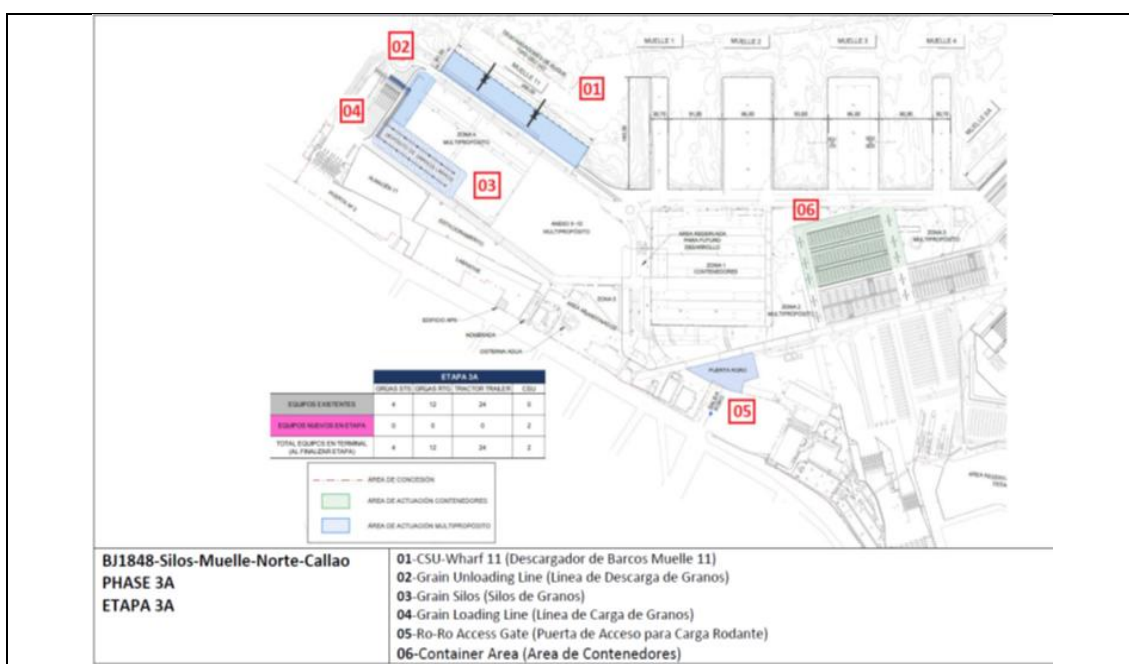
V. OBJETIVOS Y AGENDA DE TRABAJO PARA EL AÑO 2026

a. Aspectos vinculados a Construcción:

i. Principales obras cuya culminación se prevé para el año 2026 (puede ampliarse a otros años) con indicación de sus presupuestos:

a. Obras a la suscripción de la Adenda No. 1 correspondiente a la Etapa 3A

El proyecto está ubicado en la costa oeste central de Perú en el Puerto Callao Terminal Muelle Norte, se hace referencia al Proyecto como se muestra en la Figura a continuación como una indicación general del alcance del desarrollo de la Etapa 3A.



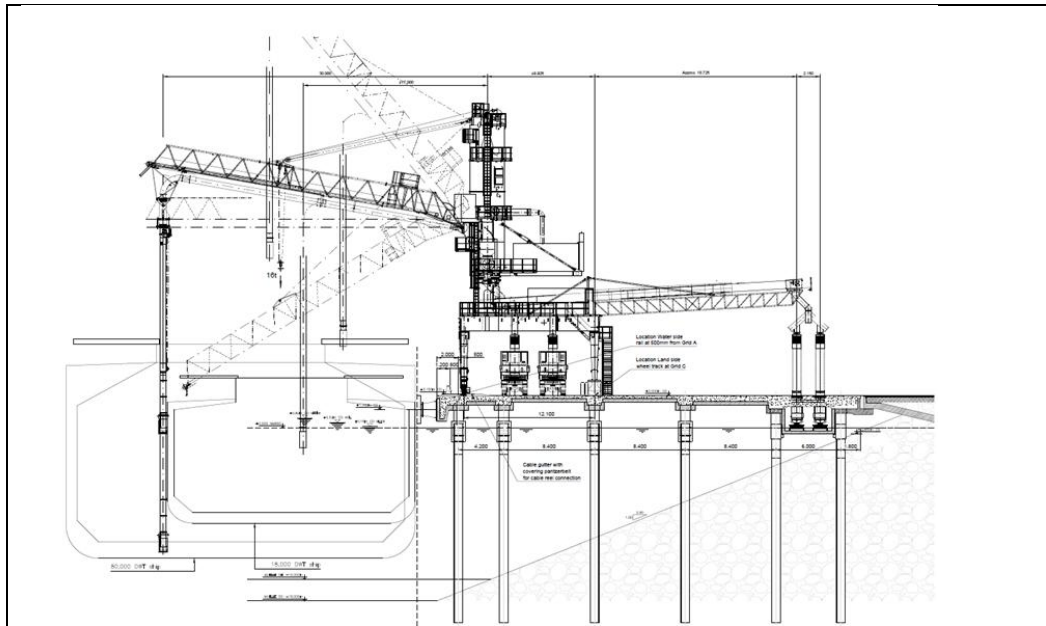
La Etapa 3A comprende los siguientes componentes:

- (01) - Adquisición e instalación de dos (2) descargadores continuos de granos.
- (02), (03) y (04) - Construcción de una batería de silos verticales con capacidad total de 60,000 toneladas, con su respectivo sistema para la operación de granos limpios de flujo libre.
- (05) Implementación de un acceso para carga general (RO-RO) en la puerta No. 3 existente.
- (06) Construcción de un pavimento para áreas de respaldo.

A continuación, se desarrollarán el contenido de las obras:

- Descarga de Granos

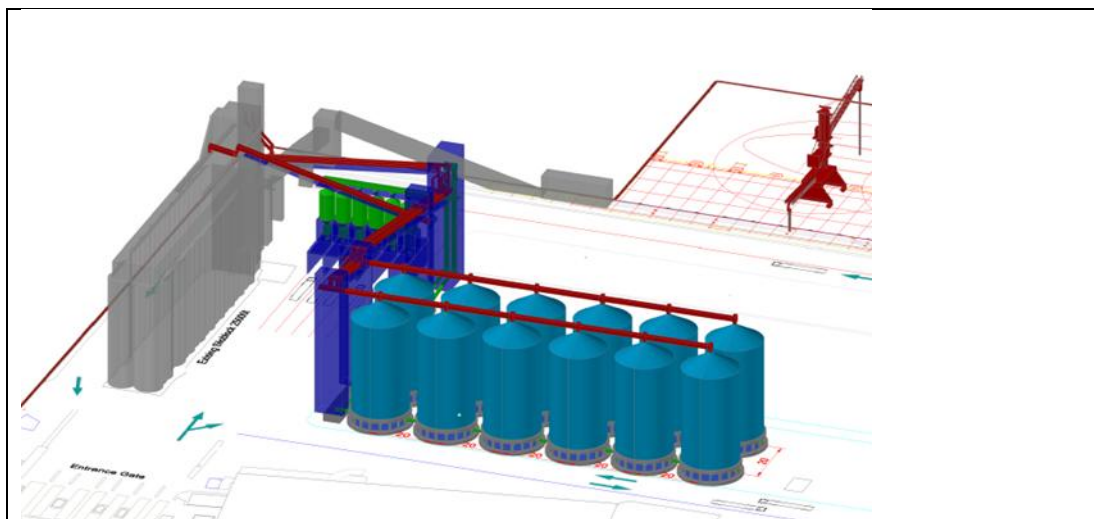
El proyecto consiste en la instalación de 2 descargadores de barcos continuos neumáticos (CSU por sus siglas en inglés) nuevos y completos en el muelle 11 de Muelle Norte de una capacidad de 800 toneladas por hora. La(s) CSU viajarán en el lado del agua sobre un riel y en el lado tierra sobre neumáticos.



La(s) CSU(s) se operan desde una cabina del operador y con una caja de control remoto con el operador parado en una posición estratégica en la cubierta del barco. Los actuadores neumáticos de carga de camiones y del transportador del muelle puede operarse desde una cabina separada para el operador de carga de camiones y con una caja de control remoto con el operador parado en un lugar estratégico del muelle.

- Ampliación de complejo de Silos

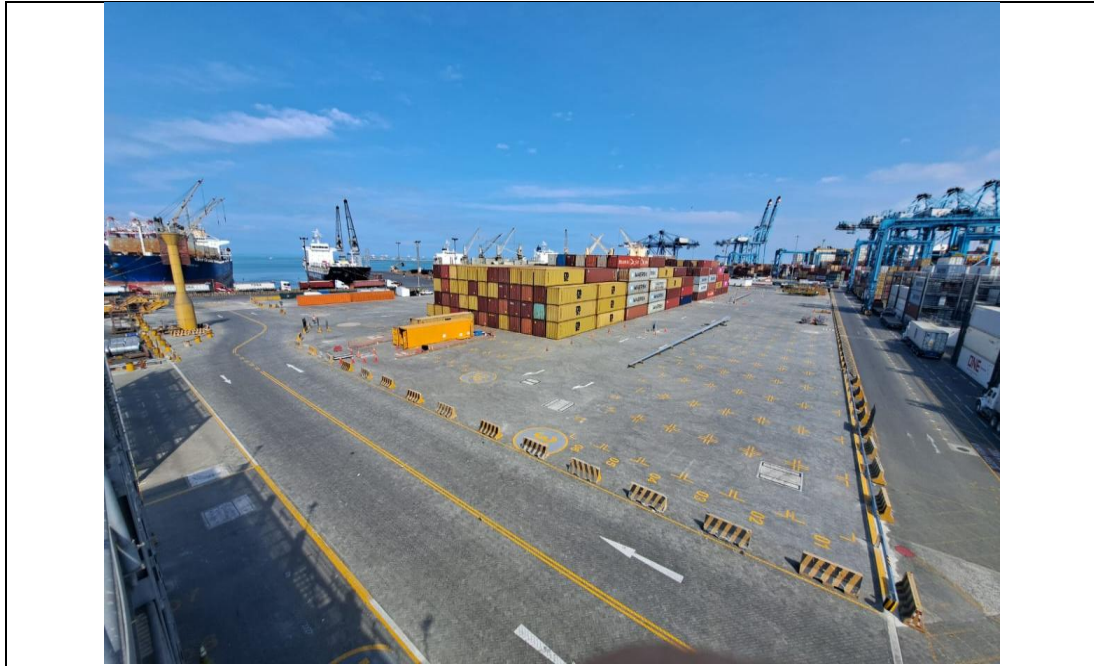
Consiste en la construcción de una batería de silos verticales con capacidad total de 60,000 toneladas, con su respectivo sistema para la operación de granos limpios de flujo libre, tal y como se muestra en la imagen inferior.



La capacidad total de almacenamiento del nuevo complejo de silos es de 60.000 toneladas métricas en base a trigo con 750 kg/m³. Esta capacidad se divide en 12 silos de 5.000 toneladas cada uno. El complejo de silos tiene dos filas de silos, cada una con 6 silos.

- Construcción de un patio de carga para contenedores 2.13 ha

El paquete No. 3 comprende la construcción de un patio de carga para contenedores llenos, dentro del TNM, el cual abarcará un área aproximada de 21,361.00 m² (2.13 ha.) para lo cual se contempla la ejecución de demoliciones específicas, movimientos de tierra y mejoramientos de suelos en el área del pavimento a construir, así mismo se incluye el sistema eléctrico a instalar y las redes de agua contraincendios que extender.



- Construcción y adquisición de equipos para implementar un acceso para carga general, preferentemente carga rodante, en la puerta No. 3 ubicada con frente a la Av. Guardia chalaca, de acuerdo con lo señalado en el anexo 16A

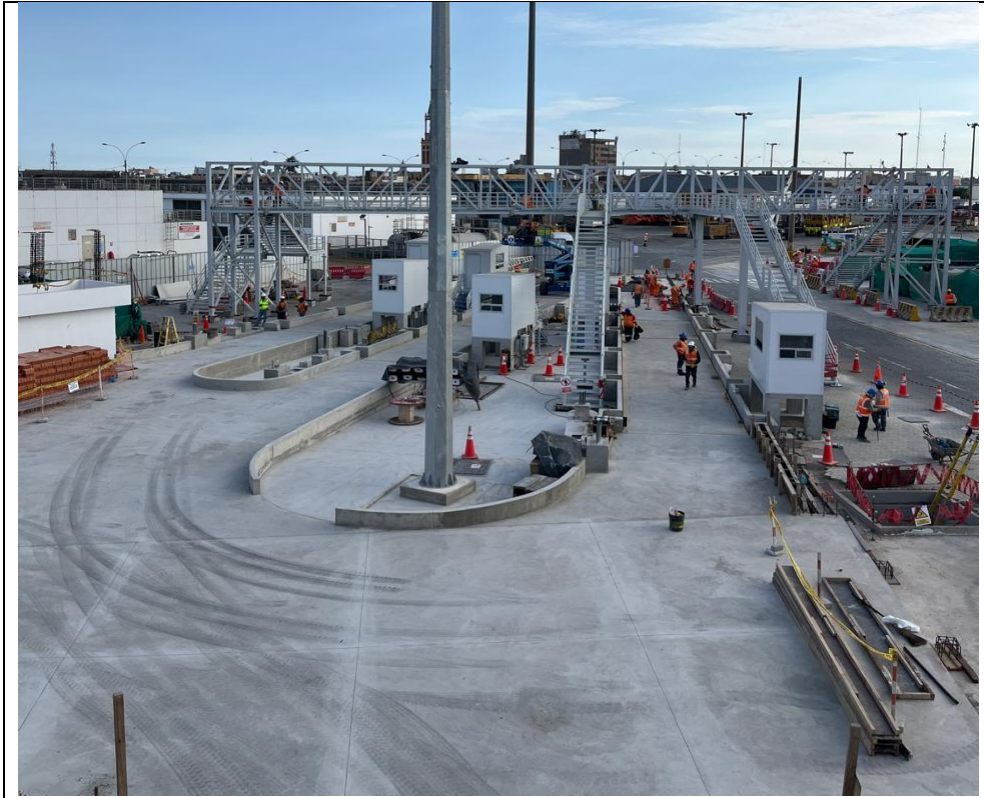
El paquete No. 4 comprende la Construcción de Puerta de Acceso para Carga Rodante dentro del TNM, el cual abarcará área aproximada de 4065.46 m² para lo cual se contempla la ejecución de demoliciones específicas, movimientos de tierra y reposición del pavimento, estructuras de concreto reforzado como bases para lector biométrico, bases para tranquera, islas de control y otros elementos (Zapatillas y pedestales para casetas o la estructura general para caseta de vigilancia).

También se ejecutarán estructuras complementarias para el funcionamiento del acceso, como casetas de balanzas y caseta de vigilancias y estructuras de cerramiento del acceso como cerco de malla galvanizada, portón de doble hoja para acceso de carga ancha y portón corredizo para acceso principal.

En base al layout del proyecto, se ha establecido una disposición de las balanzas y accesos con una circulación que se complementa a las instalaciones existentes del TNM, así se prevén obras de adecuación e implementación de las nuevas instalaciones del sistema eléctrico a instalar.

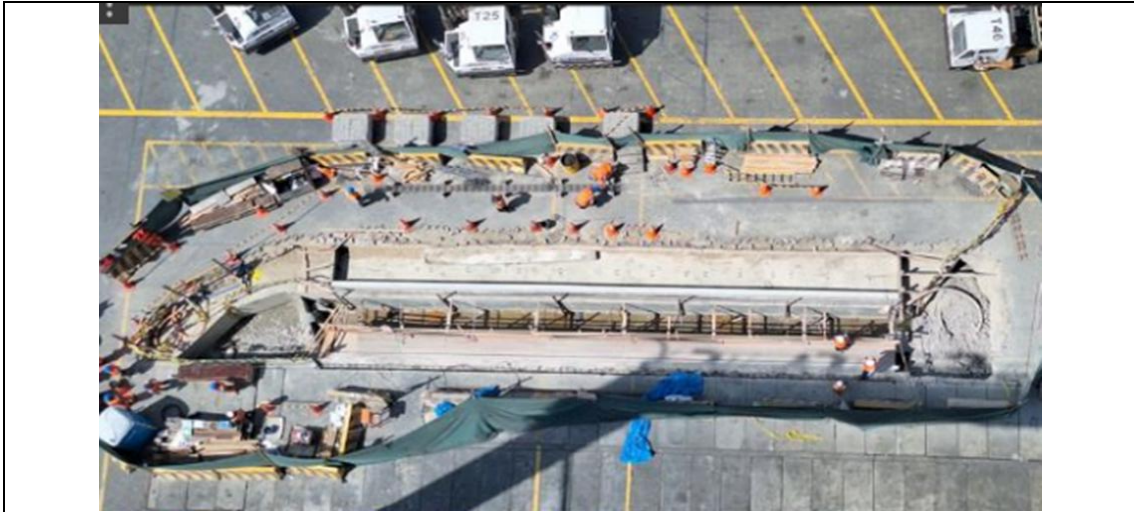
El proyecto incluye el suministro e instalación de las nuevas balanzas a instalar para este acceso. También se incorporan las estructuras para pasarela peatonal para la zona de balanzas.

A la fecha, las obras de la Etapa 3A se encuentran pendientes de ser recepcionadas por la APN.



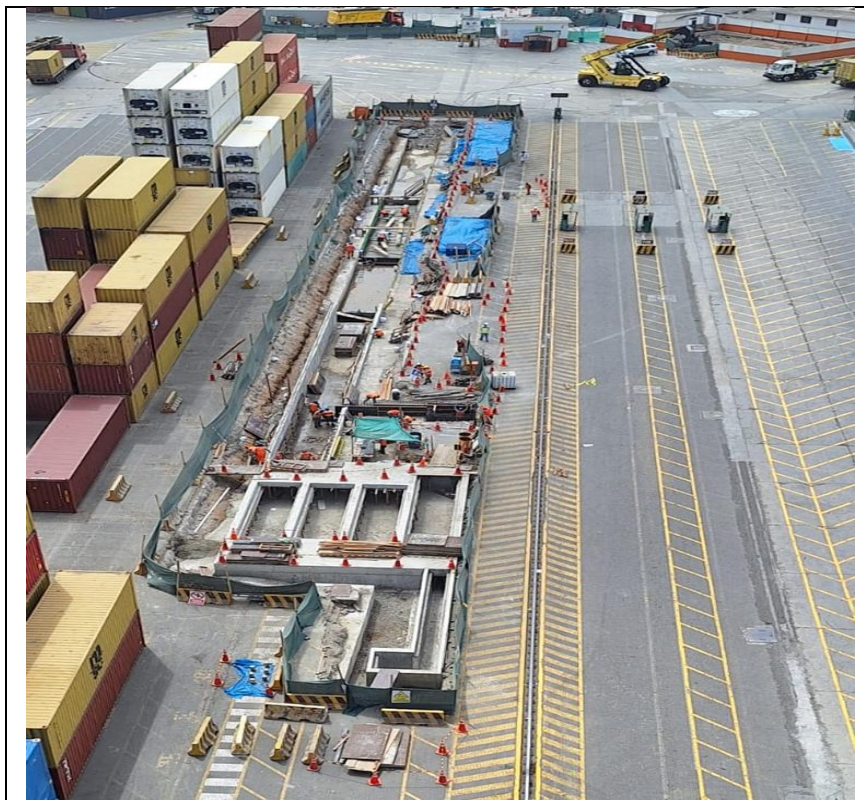
b. Adelanto de Obras en función a la demanda, correspondiente a la Etapa 3B "Reubicación rack de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B"

El proyecto consiste en la construcción del nuevo canal para las tuberías de graneles líquidos comprende la conexión de la red existente de graneles líquidos con la red futura, dicha conexión implica la paralización de operaciones relacionadas o cercanas, y si bien durante el periodo de construcción de la etapa 3B, se prevé la realización por zonas o frentes de trabajo, la reubicación del rack de granel líquidos atraviesa todas las zonas de circulación hacia el Muelle 5. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024, estableciéndose como fecha de culminación el 01 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante Carta N.º 00139-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.



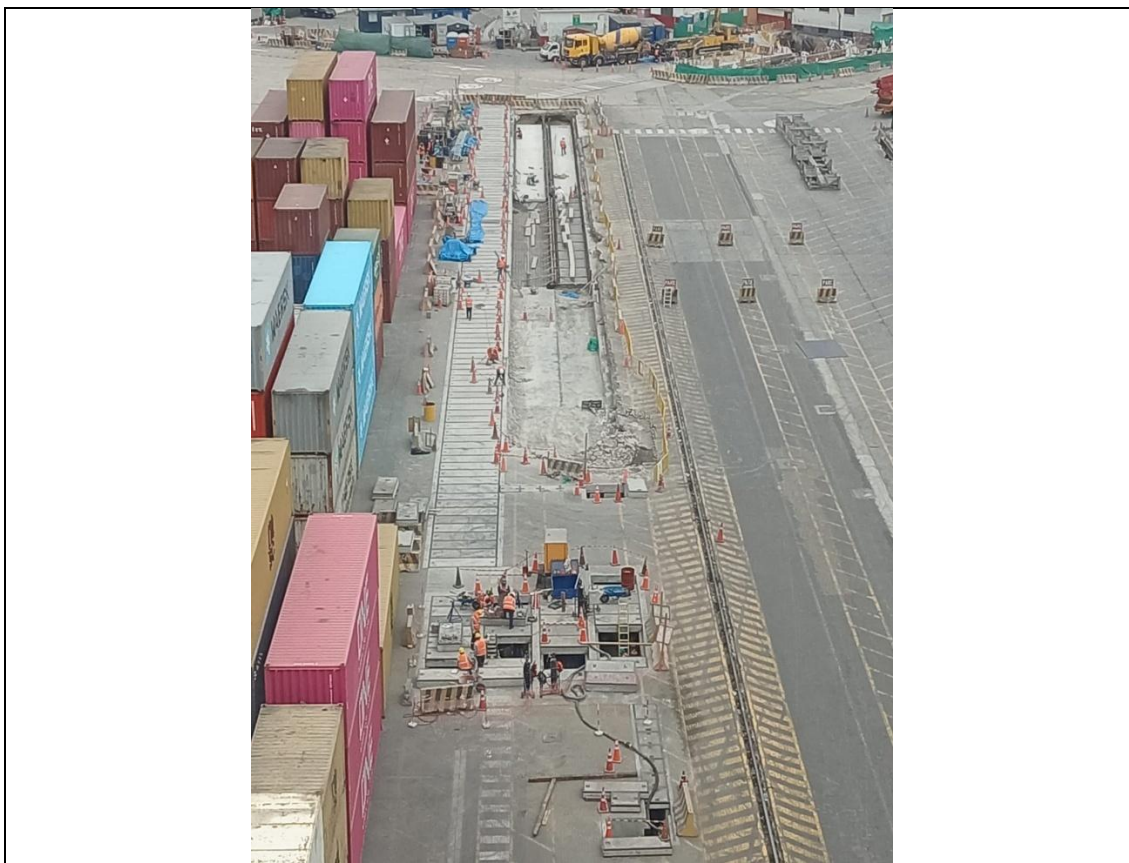
c. Inversión Complementaria denominada “REUBICACIÓN DE RACK DE TUBERÍAS PARA GRANELES LÍQUIDOS EN EL AMARRADERO 5A”

El proyecto consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición del pavimento a lo largo del trazo del nuevo canal enterrado para transporte de tuberías C-01, y también el retiro de interferencias en la ubicación del nuevo Manifold 5A ubicados en los puntos de acople de las tuberías en el extremo de los canales sobre el muelle 5A. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024, estableciéndose como fecha de culminación el 01 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante Carta N.º 00138-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al OSITRAN.



d. Inversión Complementaria denominada “REUBICACIÓN DE RACK DE TUBERÍAS PARA GRANELES LÍQUIDOS EN EL AMARRADERO 5A N° 2”

Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/. 3'398,494.66 sin incluir el I.G.V., y consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición de pavimento existente, obras civiles de nuevos canales enterrados para transporte de tuberías C-02 y C-03, el manifold 02 en las terminaciones de dichos canales sobre el Muelle 5A, entre otros. La ejecución de la obra se inició el 21 de noviembre de 2025, estableciéndose como fecha de culminación el 20 de noviembre de 2026. Actualmente se encuentra en ejecución de obras.



ii. **Principales obras cuyo inicio se prevé para el año 2026 (puede ampliarse a otros años) con indicación de sus presupuestos y si cuentan con Expedientes Técnicos aprobados por la APN²**

a. Obras en función a la demanda de la Etapa 3B no sujetas a suspensión (obras regulares) - “Mejoramiento de la Infraestructura para la atención de contenedores”

Esta obra comprende los siguientes componentes de la Etapa 3B de conformidad con el Anexo 4 de la Adenda N.º 1 del Contrato de Concesión – Anexo 9: Apéndice 1.- Obras Iniciales y Obras en Función a la Demanda:

² Cabe mencionar que APMTC implementará un Plan de Comunicación de las Obras de la Etapa 3B durante el 2026, a fin de informar oportunamente a los usuarios del terminal sobre su desarrollo y que estos puedan tomar las previsiones que consideren pertinentes.

- Reubicación rack tuberías graneles líquidos en Amarradero 3B
- Demolición total del existente Muelle Centro 4.
- Demolición de las estructuras remanentes del Amarradero 5C del Muelle Norte.
- Construcción del nuevo Amarradero 5C del Muelle Norte y extensión en dirección SO hasta alcanzar una longitud de muelle de contenedores de 440m.
- Dragado en el nuevo Amarradero 5C para contar con una profundidad de -16.00 m MLWS.
- Adquisición e instalación de cuatro (4) grúas pórtico STS Super-Post-Panamax en el nuevo frente de atraque 5C.
- Adquisición e instalación de equipos de patio de contenedores.

El inicio de obras se prevé a fines de junio de 2026 con un plazo de ejecución de obra de 3 años.

El presupuesto asociado a esta obra asciende a aproximadamente USD 136'719,701.87 sin incluir I.G.V.

Actualmente el expediente técnico de obra se encuentra en proceso de aprobación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.

b. Obras en función a la demanda de la Etapa 3B “Remaining Scope of Stage 3B”

Esta obra comprende los siguientes componentes de la Etapa 3B de conformidad con el Anexo 4 de la Adenda N.º 1 del Contrato de Concesión – Anexo 9: Apéndice 1.- Obras Iniciales y Obras en Función a la Demanda:

- Demolición total del existente Muelle Centro 1.
- Dragado del nuevo Muelle 1A/B a -12.5m MLWS.
- Construcción del nuevo Muelle Centro 1 de 180 m de longitud.
- Construcción de un (1) “Dolphin” en el nuevo Muelle Centro 1, para generar una longitud de atraque de 220m.
- Demolición total del existente Muelle Centro 2.
- Dragado del nuevo Muelle 2A/B a -12.5m MLWS.
- Construcción del nuevo Muelle Centro 2 de 220m de longitud.
- Construcción de un Área de Respaldo para Patio de contenedores.

El inicio de obras se prevé a fines de junio de 2027 con un plazo de ejecución de obra de 3 años.

El presupuesto asociado a esta obra asciende a aproximadamente USD 155'197,055.94 sin incluir I.G.V.

Actualmente el expediente técnico de obra se encuentra en proceso de evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.

c. Obras en función a la demanda de la Etapa 3B “Adecuación del ingreso y antepuerto al patio de carga general” (Gate 2)

Esta obra comprende la modernización integral del sistema de accesos del Terminal Norte Multipropósito de las 08 balanzas camioneras de 21 m existentes, la implementación de infraestructura civil, estructural, eléctrica, mecánica y de automatización para operación continua en ambiente portuario.

El inicio de obras se prevé a fines de diciembre de 2027 con un plazo de ejecución de obra de 18 meses.

El presupuesto asociado a esta obra asciende a aproximadamente USD 8'696,135.51 sin incluir I.G.V.

Actualmente el expediente técnico de obra se encuentra en proceso de evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.

d. Inversión Complementaria en el "Gate 2" del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

Esta inversión es complementaria a la indicada en el punto c) anterior, que comprende lo siguiente: la ampliación del antepuerto, construcción de 08 nuevas balanzas adicionales de 21 m de largo, construcción de fosas en concreto y pavimentos rígidos en HS, implementación de un edificio técnico de 3 niveles y un edificio secundario de dos niveles, instalación de la pasarela peatonal elevada, canopies, cerramientos, portón metálico motorizado de ingreso, redes eléctricas, comunicaciones y sanitarias, HVAC, PCI, sistema de iluminación y canalizaciones industriales para ambiente marino.

El inicio de obras se prevé a fines de junio de 2026 con un plazo de ejecución de obra de 18 meses.

Actualmente el expediente técnico de obra se encuentra en proceso de evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.

iii. Estimaciones de inversiones en dólares americanos sin IGV por ejecutar en el período 2026 a 2030

CUADRO No. 11: ESTIMACIONES DE LAS INVERSIONES POR EJECUTAR EN EL PERIODO 2026 - 2030 (En USD)

Descripción	Detalle	2011 & 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2030
Fase 1 y 2	Obras Civiles	9,446,904	88,628,118	132,251,428	95,236,908	4,493,273	15,803,248	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Equip.	17,269,891	47,240,265	20,381,073	20,727,035	698,276	12,680	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fase 3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,450,258	3,925,341	35,593,502	43,062,997	583,397,246
3A		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,450,258	3,925,341	35,593,502	43,062,997	8,378,392
3B		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,018,854
Reemplazo De Equipos		-	-	-	-	-	-	-	4,023,925	1,256,720	145,915	587,410	863,027	1,171,416	1,211,485	12,979,374
Inversión Adicional		3,549,480	2,510,714	625,206	1,754,815	381,592	6,523,416	9,730,000	11,687,387	1,367,458	1,725,697	26,742,664	17,284,625	16,539,889	13,364,671	66,840,540
Mejoras Muelles 5D and 5AB	Equipos											17,976,837	5,720,706		-	-
Equipamiento	Equipos	3,549,480	2,510,714	625,206	1,754,815	381,592	6,523,416	-	-	-	-	-	2,098,949		126,715	15,000
Remodelación Muelle 7	Obras Civiles	-	-	-	-	-	-	7,592,000	10,830,433	672,508	-	-	-	-	-	-
Spreaders	Equip.	-	-	-	-	-	-	543,000	-	-	-	-	-	-	-	2,405,000
Reefer Racks	Infraestructura	-	-	-	-	-	-	881,000	-	-	-	-	3,309,339	6,929,822	85,048	-
Tos Most	Sistemas & Redes	-	-	-	-	-	-	714,000	74,949	-	-	-	464,956		14,998	1,250,000

Roll Trailers	Equip.	-	-	-	-	-	-	-	327,681	-	-	-	1,881	-	-	
Plataformas Para Descarga De Granos	Equip.	-	-	-	-	-	-	-	219,011	79,166	-	-	-	-	-	
Empty Handler	Equip.	-	-	-	-	-	-	-	235,313	-	-	-	-	-	-	
Postes De Luz En Muelle 5	Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	263,568	345,341	-	-	-	-	
Automatización de la entrada de contenedores	Equipos y obras civiles	-	-	-	-	-	-	-	-	352,216	244,947	-	-	-	-	
Remodelación del taller de mantenimiento, bloque de oficinas del taller de mantenimiento y lavadero RTG	Obras Civiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	539,708	-	-	-	-	
Mejora en la operatividad de silos existentes	Equipos y obras civiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	595,701	159,447	-	-	-	
Car Racks	Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,826,699	-	-	-	
General Cargo Finger Piers reinforcement	Obras civiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261,614	3,542,427	79,294	-
Secondary Power Supply Line	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	297,675	80,735	2,437,203	14,845,309
60Kv Cable Replacement	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,336,904	354,818	20,200	336,277
Water Treatment Plant	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	659,478	279,721	324,629	-

Acceso A Complejo Sini De La Sunat - Muro Perimétrico e Ingreso Vehicular	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101,250	-	5,265	-	-
Nuevo Pavimento Para Contenedores Vacíos	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,223,962	-	-	-	-
Remodelación De Balanza 2	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,058,514	-	-	-	-
Puente De Conexión Entre Edificio Administrativo Y Control Room	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	199,000	24,571	-	-	-
Mejora de Iluminación Zona 09	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,196,955	-	-	-	-
Ampliación de espacios de almacenamiento	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	421,444	-	-
Construcción del Almacén K	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,108,518	2,012,099	191,260
Construcción de estación de pre inspección para vehículos	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	454,779	382,850	-
Dressing Room	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	588,362	-	-
Safe Zone Gate CTR	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	212,505	71,758	-

Obras Civiles	Obras civiles e Infraestructura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,113,818	248,181	-	-
Global IT - NRA2.0	Sistemas & Redes													853,711	-	-
Crane Automation	Automatización													742,499	993,255	559,430
Pedestrian Plan	Equipos														404,708	1,027,633
Pipeline relocation	Obras civiles e Infraestructura													34,126	3,196,200	1,751,774
STS5D + RTG Firefighting System	Equipos														-	310,188
Sistema de pesajes eRTG para contenedores	Equipos														78,385	452,099
Reemplazo Sistemas IT	Sistemas & Redes													370,059	1,566	833,000
Security Fence 9 F/G	Obras civiles e Infraestructura														297,319	-
Luminarias STS 03 y 05	Obras civiles e Infraestructura													101,882	5,572	-
Mejoras sanitarias Waterpump 02 y 04	Obras civiles e Infraestructura													84,486	387,831	-
Reemplazo temporal de power supply cable	Obras civiles e Infraestructura													77,387	-	-
Mejoras luminarias en muelle 2 y STS 04 y 06	Obras civiles e Infraestructura													21,965	-	-
Implementación red LTE	Sistemas & Redes													25,242	282,019	311,334

Reemplazo camaras de seguridad	Equipos														7,219	-	-
16-ton High Forklifts (HFLs) Acquisition																-	2,500,000
Administrative Building Remodelling																-	2,000,000
Replacemnt GE termic plant (2025)																462,878	1,313,183
New Sunat Capacity Zone																-	1,900,000
Pavement Upgrade 6.2Ha Zone 4																-	1,900,000
Battery Energy Storage System Install																-	1,745,000
GC Port Crane																-	1,300,000
Additional Safety Measures for Grain Operations																-	1,000,000
Control Room Improvements																-	957,750
Training Simulator Equipment 2025/2026																-	800,000
11 Platforms Replacement in Guadalupe weighing scale																440,884	-
Additional manlift 2026																-	380,000
Complementary Speedboat Infrastructure																-	185,000

Renew Switch Access and distribution 2nd																1,285	-
OCR , KIOSK, CCTV , LPDR, container gate equipment 2024																-	200,000
WFMS Implementation																-83,341	-
Renewal Barriers																-	185,000
Implement Smart Cabinetes for Communication Rooms 2nd group																-	90,000
Videoconferencing acquisition and implementation																-	28,333
GC Gate Automation																-	20,000,000
APMTC Master Plan (30 Year Extension)																-	2,200,000
Engineering studies for General Cargo scope of Stage 3B																-	1,127,000
Total (En Usd)		30,266,275	138,379,097	153,257,707	117,718,758	5,573,141	22,339,344	9,730,000	15,711,312	2,624,178	1,871,612	28,780,333	22,072,993	53,304,806	57,639,152	663,217,161	

Aspectos vinculados a Explotación

i. Incluir estimaciones de tráfico e ingreso para el año 2026

CUADRO No. 5: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TRÁFICO E INGRESOS PORTUARIOS Y PROYECCIONES PARA EL 2026

INDICADOR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026E
Naves Atendidas (Unidades)	1,142	2,193	2,454	2,258	2,143	2,035	1,985	1,790	1,673	1,498	1,481	1,465	1,276	1,487	1,500	1,432
Carga Atendida (total de carga - En toneladas)	7,585,382	14,712,913	19,716,592	14,902,424	14,459,994	15,784,979	17,696,463	17,366,516	19,328,254	17,814,940	19,995,594	18,588,953	17,823,942	19,186,237	20,355,649	18,656,240
Contenedores (En TEUS)*	252,554	412,118	507,602	518,729	616,301	915,741	1,002,932	1,035,415	927,818	891,301	977,473	997,701	1,078,679	1,038,535	1,243,808	1,136,603
INGRESOS (En Millones de Soles)	S/125.3	S/236.8	S/300.3	S/315.5	S/410.5	S/462.3	S/534.5	S/654.0	S/648.9	S/653.3	S/938.7	S/991.3	S/973.8	S/1,076.8	S/1,195.3	S/1,224.0

* Incluye re-estibas

** No incluye efecto en ingresos por IFRIC 12

ii. Nuevos servicios que el Concesionario prevé proponer en el año 2026

Para el año 2026, se espera iniciar la implementación de nuevos servicios asociados a almacenaje simple, especialmente para el segmento de carga general.

Estos nuevos servicios obedecen a una posible necesidad de nuestros clientes alrededor de opciones de almacenaje adicionales a las que APMTC actualmente ofrece.

b. Riesgos y problemas que podría afectar el desarrollo de la concesión en el año 2026.

(i) *Problemática del Fondeadero de Pescadores*

Como ya se ha mencionado en oportunidades anteriores, a la fecha se mantiene una significativa presencia de embarcaciones artesanales frente al muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito operador por APMTC, lo cual no solo impide el ejercicio del derecho de explotación garantizado por el Estado peruano a través del Contrato de Concesión, sino que representa un peligro inminente para las naves que llevan a cabo operaciones en el Terminal, así como para las embarcaciones pesqueras que se encuentran ubicadas muy cerca, o incluso, dentro del área de concesión.

La situación descrita, representa una seria limitante para las operaciones normales de descarga y embarque de contenedores en el muelle 5, específicamente en los amarraderos D y E, y genera un riesgo latente de colisión entre los buques que ingresan para ser atendidos en el Terminal y las embarcaciones de los pescadores artesanales, representando un grave riesgo para la vida e integridad de los mismos.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que producto de las obras de ampliación y modernización del Muelle 5, entre las cuales está el dragado de hasta 16 metros de profundidad y la adquisición de cuatro (4) grúas STS Super Post Panamax, dicha infraestructura cuenta con una línea de atraque de 560 metros de longitud con capacidad para recibir hasta dos (2) naves portacontenedores de gran eslora; sin embargo, actualmente, la presencia de las embarcaciones pesqueras, especialmente frente al amarradero 5E, impide el uso eficiente del muelle, ya que no es posible usar aproximadamente 250 metros del muelle cercanos a tierra. Además, es relevante mencionar también que el Desembarcadero Pesquero Artesanal (DPA) se encuentra en malas condiciones, lo cual en su momento fue advertido tanto por APMTC como por las autoridades respectivas y a pesar de ello, no se han realizado ninguna acción a fin de mejorar dichas condiciones, por lo que también existe un riesgo en tal sentido.

Cabe acotar que algunos capitanes de naves que arriban al Terminal han reportado los riesgos de maniobra en el muelle 5, siendo latente la posibilidad que, por razones de seguridad, dichas líneas navieras decidan no ingresar, lo cual tendría consecuencias económicas graves no solo para APMTC sino para la economía del país al reducirse el comercio nacional e internacional.

En abril de 2025, a fin de encontrar una solución a esta problemática, el Gobierno emitió el Decreto de Urgencia N° 004-2025, Decreto de Urgencia que aprueba

medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera para la ejecución de intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en el Puerto del Callao (en adelante, el “DU”). Este DU, tal como lo establece su artículo 1, tenía como uno de sus objetivos el implementar un proceso de desocupación total del área acuática de los amarraderos D y 3 del muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. Sin embargo, lamentablemente, pese a la participación de diversas entidades del Estado y el involucramiento de APMTC al ofrecer su apoyo, no fue posible lograr el objetivo. Esto se debió a diversos factores, pero principalmente, en nuestra opinión, a los siguientes: (i) desinformación de varios grupos (pescadores artesanales, población en general e incluso entidades del propio Estado), (ii) procedimientos lentos y burocráticos, (iii) falta de incentivos suficientes para los pescadores; y, (iv) desarticulación y falta de apoyo entre los propios actores estatales.

En ese sentido, es de imperiosa necesidad que el Estado peruano tome las medidas necesarias para dar solución a esta problemática que no solamente afecta el uso eficiente de la infraestructura portuaria y representa un grave riesgo a la seguridad de las personas y de las operaciones portuarias, sino que, además, constituye un incumplimiento del Concedente a lo establecido en la cláusula 3.2. inciso o) del Contrato de Concesión.

(ii) *Necesidad de contar con un antepuerto en el Callao previo al ingreso a los terminales portuarios*

La alta congestión en las avenidas aledañas al puerto es causada, entre otros, por la falta de un espacio que permita el estacionamiento de camiones y ordenar el ingreso a las terminales portuarias; situación que podría ser solucionada si los operadores portuarios del Callao pudieran implementar un antepuerto que facilitaría el acceso de los camiones a los terminales portuarios y reduciría la congestión vehicular.

El DU antes mencionado también tenía como uno de sus objetivos ejecutar intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del Puerto del Callao, lo cual involucraba la construcción de un estacionamiento para camiones; sin embargo, tampoco se pudo conseguir dicho objetivo por causas ajenas a la voluntad de APMTC.

Es relevante que el Estado promueva iniciativas que apunten a que en el corto plazo se pueda contar un antepuerto ya que, si bien no solucionará de manera integral la congestión de la cadena logística existente hoy en día, sí será parte de la solución.

(iii) *Operaciones con Nitrato de amonio*

APMTC, durante el periodo 2025, continuó ejecutando las medidas de prevención y control operacional, destinados a mitigar los riesgos de esta actividad; sin embargo, pese a que la Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil – SUCAMEC impulsó la creación de una Comisión Multisectorial que se encargue de elaborar los requerimientos de seguridad para este tipo de actividades, no se ha evidenciado avances significativos en este ámbito.

(iv) *Pasivos ambientales*

Siempre existe la posibilidad de identificar nuevos pasivos ambientales generados antes de la toma de posesión del TNM. Esto se hace más presente durante la ejecución de las obras de las distintas etapas del Contrato de Concesión, lo cual puede generar retrasos en las actividades planificadas y gastos para una posible remediación, de ser el caso.

De acuerdo con el Contrato de Concesión, APMTC siempre ha cumplido con identificar y remediar los respectivos pasivos ambientales por necesidades operativas dado que estos costos serían reconocidos por el Estado en función al procedimiento contractual establecido. No obstante, lamentablemente se ha tenido retrasos en respuestas, constantes requerimientos sin fundamento, posiciones e interpretaciones incorrectas, que dilataban el procedimiento de reconocimiento de costos y que generaban que no se reconozcan el 100% de los costos incurridos por APMTC.

Es preciso que exista un compromiso del Estado de respetar los acuerdos y que tenga claro que APMTC no tiene ningún incentivo económico de rentabilizar por efectuar las remediaciones de pasivos ambientales, sino el único incentivo de continuar con los proyectos comprometidos a fin de modernizar y hacer más eficiente el TNM.

(v) *Solicitud de Baja y Reversión de equipos en desuso*

En cumplimiento del Contrato de Concesión y el Reglamento de Altas y Bajas de OSITRAN, APMTC ha preparado un plan de baja de bienes de la concesión para su posterior devolución al MTC, los cuales se encuentran inoperativos y/o en desuso, ocupando un área aproximada de 1500 m². Esta es una tarea muy relevante porque se enmarca dentro de la necesidad de APMTC de liberar espacios puesto que actualmente nos encontramos ejecutando labores constructivas y diversas actividades que involucran la modificación de la configuración y diseño del TNM con la finalidad de mejorar y optimizar la infraestructura y el servicio público que brindamos. En ese sentido, resulta imprescindible dar de baja a todos los bienes que se encuentran inoperativos y/o en desuso actualmente pues están ocupando gran espacio que es de vital importancia para obtener eficiencias a todo nivel (operativo, técnico, entre otros).

Como actores involucrados en estos procedimientos, es muy importante contar con el apoyo conjunto de OSITRAN, APN y MTC a fin de que se cumplan los plazos y brinden las facilidades respectivas (coordinaciones eficientes, espacios suficientes para la recepción de equipos, etc.). Por su parte, pese a no estar obligado a hacerlo, APMTC está disponiendo apoyo logístico (transporte, equipos, personal, etc.) que implica una inversión de dinero con el objetivo de retirar los bienes del TNM y trasladarlos al almacén del MTC.

(vi) *Reemplazo de cable eléctrico principal*

Como parte del cumplimiento del Plan de Conservación se viene realizando el reemplazo del cable eléctrico principal que energiza la terminal, proveniente de la subestación del proveedor de energía Pluz.

El apoyo de las entidades del Estado en este caso es vital pues lamentablemente se han presentado inconvenientes con otro concesionario, el Metro de Lima Línea

2 (MLL2), motivo por el cual hemos tenido retrasos ya que parte del trazo del cable eléctrico pasa por su zona concesionada pese a que dicho cable se encontraba ahí físicamente antes de la concesión del MLL2. El apoyo que APMTC requiere en este punto es la intervención del MTC como ente rector del sector de ambos proyectos y contraparte en ambos contratos de concesión con la finalidad de llegar a acuerdos eficientes y equitativos.

La no culminación de la actividad en el primer semestre nos podría exponer a riesgos de falta de suministro eléctrico de la terminal y por consiguiente activar nuestra central térmica con la consecuencia de bajas eficiencias y productividades.

(vii) *Liberación de carga*

En la actualidad, en el TNM se tienen distintos tipos de carga en grandes cantidades y con situación diversa (comiso, inmovilizada, nacionalizada, abandono, entre otros) que ocupan miles de metros cuadrados, lo que impide que podamos utilizar dichos espacios para cumplir con la finalidad del Contrato de Concesión, que es la prestación del Servicio.

Como se sabe, hoy en día existe un problema de congestión en la cadena logística por varios factores, siendo uno de ellos la falta de espacios en los terminales portuarios. Es por ello que resulta urgente y necesario aprovechar y optimizar espacios dentro del TNM, ejecutando acciones frente a toda esta carga para que sea liberada y retirada.

En este caso, se requiere un apoyo constante de la SUNAT para definir de qué cargas puede disponer APMTC y de qué cargas se debe encargar dicha entidad. Si bien estamos en continua coordinación, es relevante no perder el enfoque y agilizar aún más la toma de decisiones. Durante el año pasado, APMTC ha venido prestando apoyo logístico a SUNAT sin traspasarle costo alguno.

Uno de los grandes problemas que se tiene en estas situaciones es la carga abandonada. Lastimosamente, con la normativa vigente, APMTC no puede disponer libremente de esta como concesionario, sino que tiene que verse obligado a mantenerla en sus instalaciones mientras esta ocupa espacio y causa ineficiencias. APMTC no puede disponer de dicha carga porque, de hacerlo, cometería ilegalidades. Bajo este escenario, tal como lo tienen otras legislaciones de otros países, sería importante que el Estado pueda proponer un cambio normativo en donde APMTC, como operador portuario, pueda declarar en abandono mercancías o carga en general bajo ciertos supuestos, permitiéndole que transcurrido un plazo específico en donde se avisó a los actores respectivos y no habiendo recibido respuesta alguna, APMTC pueda hacerse propietario de la carga y así pueda resarcirse de los costos por manejo, almacenaje, tarifas y demás cargos generados por el manejo y estadía de la carga en el terminal.

Durante el 2025, se liberaron 517.98 TN de peso y 7946 bultos, que representaban aproximadamente dos tercios del área ocupada. A fines de enero de 2026, el área pendiente de liberar es de aproximadamente 1,000 m². Asimismo, el peso de la carga por liberar es de aproximadamente 216 TN y las cantidades de bultos aproximadas son 5997.

(viii) *Asimetría regulatoria y afectación a la competitividad*

Resulta importante analizar el impacto que una asimetría regulatoria genera en el entorno competitivo del sector portuario, especialmente, si se toma en cuenta la entrada en operación de nuevos actores en el mercado.

De hecho, la existencia de operadores que no enfrentan las mismas cuestiones y restricciones regulatorias que aquellos que si respecto a un mismo servicio genera que la competencia se vea particularmente afectada.

Lo anterior, tomando en cuenta que el operador portuario que asume una carga regulatoria significativa debe asignar recursos considerables para su cumplimiento; mientras que el resto de los competidores que no enfrentan dichas cargas regulatorias pueden ofrecer precios más bajos y condiciones mejores, afectando así la competitividad.

Esta asimetría regulatoria no solo representa un riesgo para la sostenibilidad de los operadores portuarios públicos, sino que también pone en riesgo la eficiencia y la competitividad de la cadena logística en general.

VI. CONCLUSIONES

1. Durante el año 2025, se trabajó arduamente en la ejecución de las obras de la Etapa 3A, materializando su entrega a fin de año. Ello requirió un trabajo conjunto y comunicación constante entre APMTC y las autoridades a fin de cumplir con todas las obligaciones de la etapa de construcción.
2. En el año 2025, APMTC alcanzó el gatillo contractual para el inicio de la Etapa 3B de modernización del TNM. De acuerdo a la APN, a junio de 2025, se registraron 1,106,926 TEUs.
3. En el año 2025, el volumen de TNM atendido en carga general disminuyó en comparación al 2024 en 0.1%. Mientras que, en el caso de contenedores, la cantidad de TEUS movilizados incrementó en un 11.4% en comparación con el 2024, movilizandoo 1,164,789 TEUS.
4. Se mantuvo la recertificación de los Sistemas de Gestión de Calidad (ISO 9001) y Medio Ambiente (ISO 14001) para el Terminal Portuario del Puerto del Callao. En la auditoría externa de seguimiento anual, se obtuvieron cero no conformidades, resultados que demuestran la madurez y vigencia de un sistema de gestión consolidado desde su certificación original en 2015. Por otro lado, en agosto se alcanzó el Nivel 3 de la Huella de Carbono otorgado por el MINAM. Este hito fue posible tras lograr previamente la certificación del inventario de emisiones bajo el estándar ISO 14064.
5. Resulta importante que los problemas o posibles riesgos planteados por APMTC puedan ser revisados juntamente con las autoridades, tanto con el Concedente como con el Regulador y la APN, a fin de trazar un plan de acción que permita mitigarlos y garantizar la continuidad de las operaciones del TNM, así como la ejecución de las obras previstas para la Etapa 3B. La evaluación de dichas situaciones debería llevar a priorizar soluciones a los inconvenientes y potenciales riesgos que vienen siendo identificados desde años anteriores.

6. APMTC viene cumpliendo con las disposiciones de conservación aplicables, manteniendo la infraestructura y el equipamiento en condiciones óptimas de operación, lo que garantiza la continuidad del servicio y el cumplimiento de los estándares exigidos por el plan de conservación.
