



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2021

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2021: Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal
Portuario del Callao**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Junio de 2022

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
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.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	10
II. OFERTA DE SERVICIOS.....	10
II.1. Servicios estándar	10
II.2. Servicios especiales	11
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. Principales clientes	12
III.2. Tráfico de naves y de carga	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	22
IV.1. Tarifas.....	22
IV.2. Precios.....	25
IV.3. Cargos de Acceso	26
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	27
V.1. Inversiones	27
V.2. Pagos al Estado.....	28
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	28
VI.1. Reclamos.....	28
VI.2. Accidentes	29
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	30
VII.1. Estado de Resultados Integrales	30
VII.2. Estado de Resultados Integrales	33
VII.3. Ratios financieros	35
VIII. CONCLUSIONES.....	37
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	40
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A.	44



CUADROS

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.	9
Cuadro 2 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM.....	23
Cuadro 3 Tarifas de los servicios estándar regulados, periodo 2021 - 2022.....	24
Cuadro 4 Tarifas de los servicios especiales regulados, periodo 2021 - 2022.....	25
Cuadro 5 Contratos de acceso vigentes, año 2021.....	26
Cuadro 6 Pagos al Estado, periodo 2020 - 2021.....	28
Cuadro 7 Accidentes reportados en el terminal, año 2021.....	30
Cuadro 8 Estado de resultados integrales, 2020 - 2021.....	31
Cuadro 9 Ingresos por prestación de servicios portuarios, 2020 - 2021.....	31
Cuadro 10 Costos por prestación de servicios portuarios, 2020 - 2021.....	32
Cuadro 11 Gasto de Administración, 2020 - 2021.....	33
Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021.....	34
Cuadro 13 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021.....	34
Cuadro 14 Ratios de liquidez, 2020 - 2021.....	35
Cuadro 15 Ratios de endeudamiento, 2020 - 2021.....	36
Cuadro 16 Ratios de rentabilidad, 2020 - 2021.....	37

GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de APM Terminals Callao S.A.....	7
Gráfico 2 Consignatarios de la carga en el TNM, año 2021.....	12
Gráfico 3 Líneas navieras en el TNM, año 2021.....	13
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2021.....	13
Gráfico 5 Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2021.....	14
Gráfico 6 Composición del tráfico de naves en el TNM, año 2021.....	14
Gráfico 7 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2021.....	15
Gráfico 8 Composición del tráfico de carga por operación, año 2021.....	15
Gráfico 9 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2021.....	16
Gráfico 10 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2021.....	16
Gráfico 11 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2021.....	17
Gráfico 12 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2021.....	17
Gráfico 13 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2021.....	18
Gráfico 14 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2021.....	18
Gráfico 15 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2021.....	19
Gráfico 16 Tráfico de contenedores por operación, años 2020 y 2021.....	19
Gráfico 17 Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, periodo 2011 - 2021.....	20
Gráfico 18 Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 - 2021.....	20
Gráfico 19 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2021.....	21
Gráfico 20 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2021.....	21
Gráfico 21 Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2021.....	27
Gráfico 22 Reclamos presentados, año 2021.....	29
Gráfico 23 Reclamos según materia, año 2021.....	29

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del Terminal Muelle Norte.....	8
---	---



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, TNM o la Concesión) para el año 2021. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

El 11 de mayo de 2011 fue suscrito 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) entre la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APMT) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), con una vigencia de 30 años. La modalidad mediante la cual se entrega la Concesión es la denominada “DBFOT” (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, construya, financie, mantenga, opere y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia del Contrato de Concesión.

El proyecto del TNM comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Este terminal está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APMT deberá realizar una inversión referencial de USD 895,6 millones (incluido IGV)¹, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización. El 1 de julio de 2011 el Concesionario inició la prestación de servicios en el TNM, operando la infraestructura existente que fue recibida producto del otorgamiento de la concesión.

Durante el año 2021 el terminal atendió un total de 1481 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,1% respecto del año 2020, y movilizó alrededor de 19,666 millones de toneladas de carga, significando un incremento de 10,5% respecto de lo registrado en el año 2020, y 944 636 TEU de contenedores, cuyo incremento fue de 10,5% respecto de lo movilizado en el año 2020.

Al respecto, durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 42,90% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,10% y la carga fraccionada con el 14,56%. Asimismo, se observó que las empresas Ian Taylor y Mediterranean Shipping Company presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 30,88% y 27,96%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas Maersk y Mediterranean Shipping Company presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 28,42% y 27,96%, respectivamente.

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2021 – junio 2022 fue de +11,03%. Así, en julio de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+11,00%), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+11,01%), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+11,00%), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+11,00%), v) Servicios Especiales en función a la nave (+10,57%), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+11,01%).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con veintiséis (26) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 2,483 millones, monto 189,3% superior a lo registrado en 2020; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 424,67 millones, representando un

¹ Monto de inversión actualizado a diciembre de 2021, incluye IGV.



porcentaje de avance del 47,4% del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2021 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,6% de dicho compromiso.

Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2021, APMT realizó pagos por un total de USD 24,907 millones, cifra 30,3% superior a lo registrado en el año 2020 (USD 19,119 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 15,254 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 32,1% superior al del 2020), además de USD 7,236 millones por concepto de retribución a la APN (monto 27,3% superior a lo pagado en el 2020) y USD 2,417 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 27,7% superior a lo pagado en el 2020)

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 51 ocurrencias, representando un incremento respecto al año anterior (38 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 376 reclamos, de los cuales el 50,5% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 42,6% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.

Respecto a los resultados financieros de APMT, durante el año 2021, se obtuvieron ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 240,7 millones, lo cual ha representado un incremento de USD 52,2 millones (27,7%) respecto al ejercicio 2020, mientras que los costos de operación ascendieron a USD 87,9 millones, lo cual significó un aumento de USD 12,3 millones (13,9%) respecto al 2020. Así, la empresa obtuvo una utilidad neta de USD 46,5 millones, lo que significó un incremento de USD 851 mil (1,9%) respecto al ejercicio 2020.

Por otro lado, en el ejercicio 2021 el activo total de la empresa ascendió a USD 423,5 millones, registrando un leve incremento de USD 1,1 millones, explicado principalmente por un incremento de USD 19,7 millones en la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo. Al respecto, es necesario señalar que los recursos propios de la empresa han sido suficientes para financiar las inversiones y para efectuar los pagos del servicio de la deuda. Asimismo, la generación de utilidades le ha permitido a la empresa sustentar el pago de dividendos por USD 62 millones y mejorar sus niveles de solvencia en el 2021.

Finalmente, en el ejercicio 2021 APMT presentó un incremento de los niveles de liquidez con relación al ejercicio 2020, explicado, principalmente, por el incremento del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo y por un aumento del pasivo corriente. A su vez los ratios de endeudamiento financiero de la empresa permiten concluir que su nivel de apalancamiento se ha incrementado y, con ello, se produjo una disminución en su nivel de solvencia. Por su parte, de acuerdo con el análisis de las ratios de rentabilidad, se observó que no se presentaron cambios significativos, en tanto el indicador ROE en el ejercicio 2021 aumentó respecto al ejercicio 2019, haciendo notar que, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 19,2, siendo el aumento de la utilidad neta y la reducción del patrimonio.

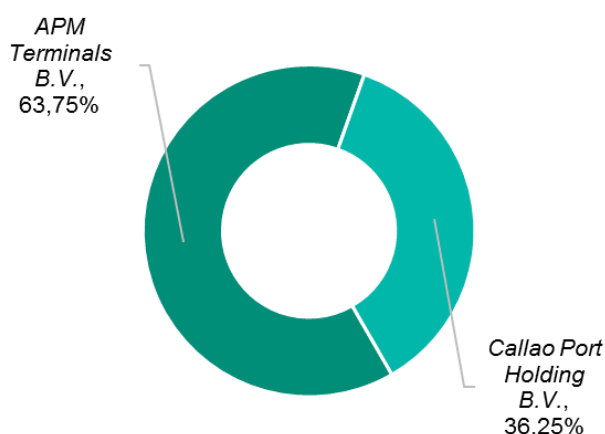


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Durante los primeros años de la Concesión, la composición accionarial del Concesionario estaba conformada por las empresas APM Terminals B.V. (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria S.A.C. (20%), donde las dos primeras empresas pertenecen al grupo económico A.P. Moller. Sin embargo, a partir de marzo de 2014, la empresa Terminal Investment Ltd., que pertenece al grupo económico Mediterranean Shipping Company, adquiere del grupo A.P. Moller toda la participación de Callao Port Holding B.V.
2. Posteriormente, en marzo de 2018, la empresa Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Terminals B.V. y Callao Port Holding B.V. Así, luego de dicha operación, la nueva participación accionarial del Concesionario fue la siguiente: APM Terminals B.V. con el 63,75% de las acciones y Callao Port Holding B.V. con 36,25% restantes. Cabe señalar que, a diciembre de 2021, la composición accionarial mantuvo la última modificación realizada en marzo de 2018.

Gráfico 1 Composición accionaria de APM Terminals Callao S.A.



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

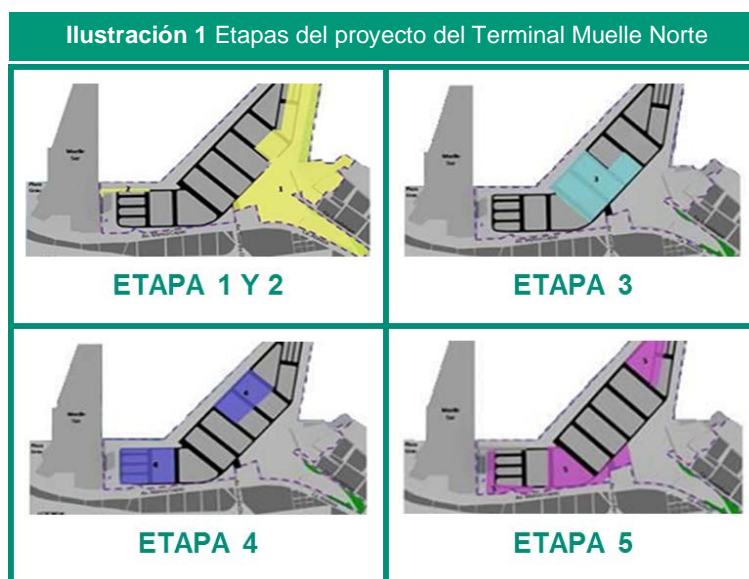
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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 Callao, contando con una vigencia de 30 años. La modalidad mediante la cual se entrega la Concesión es la denominada "DBFOT" (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, construya, financie, mantenga, opere y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia del Contrato de Concesión.
4. Sobre el particular, el Contrato de Concesión le brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal Norte Multipropósito bajo la modalidad de monopropietario, 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 tales servicios. Sin embargo, quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán.
5. El proyecto del Terminal Norte Multipropósito comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo.



Este terminal está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APMT deberá realizar una inversión referencial de USD 895,6 millones (incluido IGV)², distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización³, las cuales comprenden los siguientes hitos:

- (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 N° 2.
- (iv) Construcción de un Muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los Muelles Centro N° 3 y N° 4.
- (v) Construcción de un Muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del Muelle Norte A.



6. Entre tanto, con relación al régimen tarifario, se debe señalar que, conforme a lo señalado en la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Ositrán realizará la primera revisión de las tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, tanto para los servicios estándar como para los servicios especiales con tarifa. Asimismo, la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio⁴ o tarifa⁵ por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
7. Por otro lado, respecto a los pagos al Estado Peruano, la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión establece que APMT deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TNM. Al respecto, esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación

² Monto de inversión actualizado a diciembre de 2021.

³ Cabe precisar que inicialmente existían una sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero que el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.

⁴ El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

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



de la Concesión. Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Asociación en Participación⁶, suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), 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. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁸.

I.3. Área de Influencia

- El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico marítimo, esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de las instalaciones portuarias.
- En el caso del Terminal Norte Multipropósito, el área de influencia está conformada por las regiones de Lima, Ica, Ancash y la zona central del país.

I.4. Principales activos de la Concesión

- La infraestructura portuaria está compuesta por siete (7) muelles, los cuales presentan las características descritas en el siguiente cuadro.

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.					
Muelle	Amarradero	Operación	Longitud (metros)	Profundidad (metros)	Ancho (metros)
Muelle 1	A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	B				
Muelle 2	A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	B				
Muelle 3	A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	B				
Muelle 4	A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	B				
Muelle 5	A	Contenedores	390,00	12,00	207,20
	B	Contenedores	207,20	11,00	
	C	Tanquero	560,00	15,50	
	D	Contenedores	N/A	N/A	
	E	Contenedores	N/A	N/A	
Muelle 7	A	Hidrocarburos	262,87	10,50	N/A
	B	Hidrocarburos	262,87	9,50	
Muelle 11		Multipropósito	280,00	15,50	N/A

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Por su parte, 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, dos (2) grúas de patio RTG diesel y 920 conexiones reefer⁹.

⁶ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

⁷ Tomando como base el monto de las utilidades presentadas en los Estados Financieros Auditados de la empresa al 31 de diciembre de cada año.

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

⁹ De acuerdo con lo señalado en la página web de APM Terminals Callao. Último acceso: 7 de abril de 2022.



I.5. Hechos de importancia

12. En febrero de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2021-CD-OSITRAN, el Ositrán determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado “Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, a los consignatarios de carga fraccionada que soliciten el servicio como parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de carga fraccionada, consolidación de la carga y Gate In, sin restricción respecto del tipo de producto. Al respecto, la Tarifa Máxima por dicho servicio ascendió a USD 30,57 por contenedor.
13. En junio de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, ascendente a -6,04%. Al respecto, dicho factor de productividad se encontrará vigente desde el 01 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026.

II. OFERTA DE SERVICIOS

14. De acuerdo con el 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. Así, bajo dicho esquema, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1. Servicios estándar

15. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa la carga al terminal hasta que la nave en que se embarque sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia de la carga en el terminal hasta un tiempo determinado libre de pago¹⁰, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

16. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios en función a la nave

17. 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 de eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

b) Servicios en función a la carga

18. 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.
19. 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.

¹⁰ Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.19. del Contrato de Concesión, la carga podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según el tipo de carga:

- Carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- Carga fraccionada, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga rodante, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta cinco (05) Días Calendario, con uso de torres absorbentes y silos.



20. Es importante destacar que, 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

21. La cláusula 1.23.98 del 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. Asimismo, la cláusula 8.20 del referido Contrato señala que, por la presentación de dichos servicios, el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

22. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monoperador, la cláusula 2.7 del 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.
23. Así, 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

24. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹¹.
25. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.
26. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera, manteniéndose incluso hasta el año 2021. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años¹².

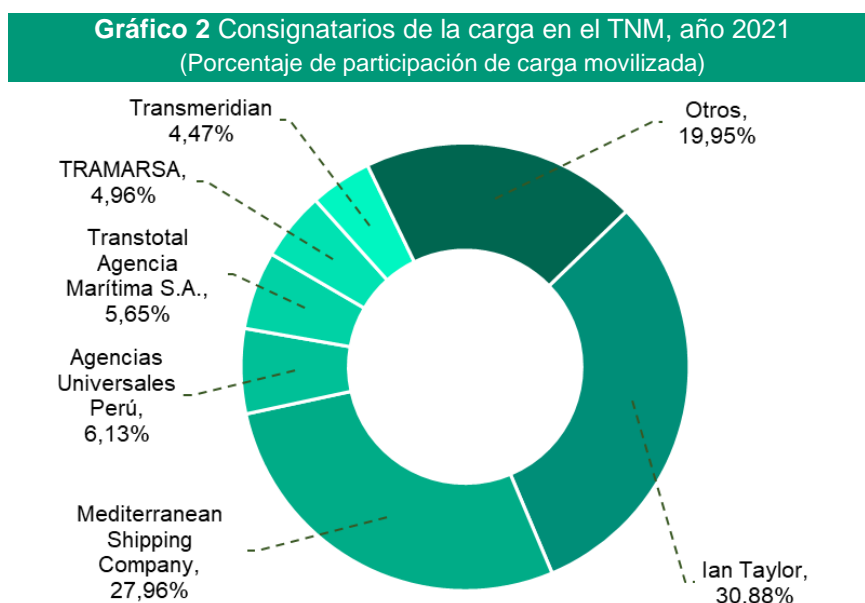
¹¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

¹² En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.



III.1. Principales clientes

27. Respecto a los servicios portuarios ofertados por APMT, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: i) los consignatarios de la carga y ii) las líneas navieras.
28. Sobre el particular, los consignatarios de la carga son las personas naturales o jurídicas que figuran en los documentos de transporte como receptores previstos de los envíos, quienes tienen derecho a reclamar la mercancía a los transportistas a su llegada al destino. Por otro lado, las líneas navieras son las empresas propietarias de las unidades de transporte que transitan por las rutas marítimas mundiales, las cuales pueden ser contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada transporte en régimen de fletamentos) o bajo la modalidad de *liner* (también denominada transporte de línea regular), esto dependiendo, entre otros, del tipo de mercancía a transportar, así como de su frecuencia de transporte.
29. Así, con relación a los consignatarios de la carga se observa que, durante el año 2021, las empresas Ian Taylor y Mediterranean Shipping Company (MSC) presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 30,88% y 27,96%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

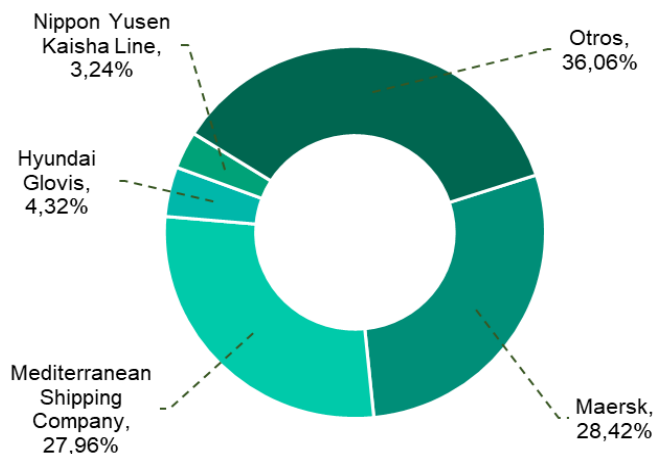


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Por otro lado, con relación a las líneas navieras que recalaban en el terminal, se observa que las empresas Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC) presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 28,42% y 27,96%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que ambas líneas navieras tienen vinculación económica con el Concesionario, a través de sus accionistas APM Terminals B.V. (parte del Grupo Económico Maersk) y Callao Port Holding B.V. (parte del Grupo Económico MSC).



Gráfico 3 Líneas navieras en el TNM, año 2021
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



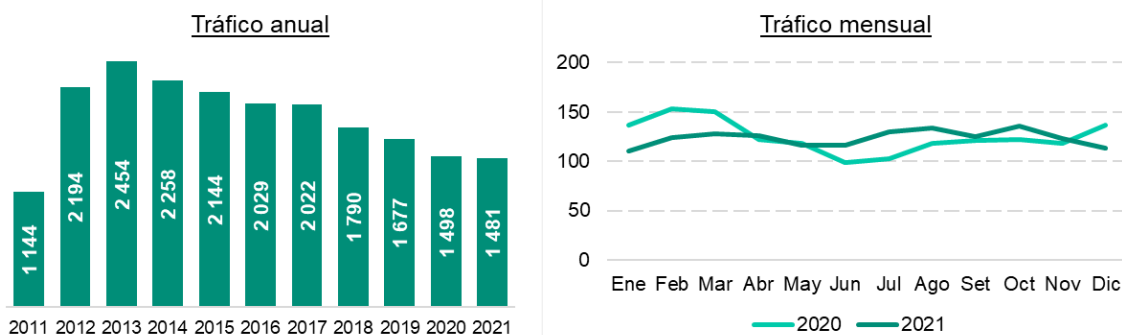
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves y de carga

a) Naves atendidas

31. Durante el año 2021, APMT atendió un total de 1481 naves, esto es, 17 naves menos que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 1,1%. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantiene por debajo de los niveles observados desde el año 2012, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2021
(En número de naves atendidas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

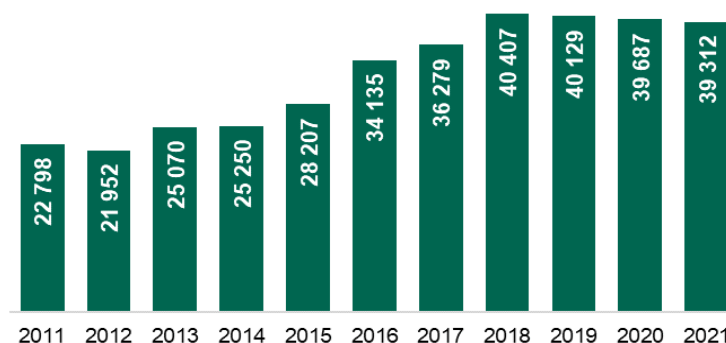
32. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que a lo largo del año 2021 el número de naves que arribaron al terminal se mantuvo durante algunos meses por encima de los niveles observados en el año 2020 (con excepción de los meses de enero-marzo, mayo y diciembre), situándose en torno a las 123 naves por mes, en promedio, número inferior al promedio mensual de naves del año 2020 (125 naves).
33. Cabe señalar que, si bien durante los últimos años se observa una reducción sostenida en el número de naves atendidas, como se verá más adelante dicha tendencia no se ha evidenciado en el caso del tráfico de carga, presentándose un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave¹³, y con ello, la atención de naves con una mayor capacidad de carga.

¹³ En efecto, de acuerdo con las estadísticas, en el año 2016 se registró un volumen promedio por nave de 7 759 toneladas, mientras que en el año 2021 dicho volumen promedio ascendió a 13 279 toneladas por nave.



34. En efecto, al analizar la evolución de la capacidad de las naves que recalaron en el TNM, medido en unidades de arqueo bruto (UAB)¹⁴, se puede apreciar que durante los últimos años la capacidad promedio de las naves atendidas por APMT se incrementó, tal como se detalla en el siguiente gráfico, lo cual se evidenciaría en el mayor volumen de carga movilizada a través de un menor número de naves que recalaron. No obstante, durante el año 2021 se observó que, en promedio, la capacidad de las embarcaciones atendidas disminuyó ligeramente en comparación a lo observado en el año anterior; en efecto, durante el año 2020 las naves atendidas en el TNM presentaron una capacidad media de 39 687 UAB, mientras que el valor medio observado en el año 2021 fue de 39 312 UAB.

Gráfico 5 Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2021
(En términos de unidades de arqueo bruto)



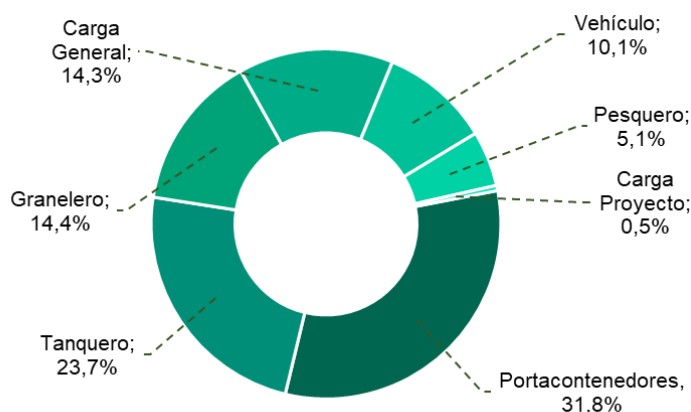
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Entre tanto, respecto al tipo de nave, durante el año 2021 se observó que la mayor parte de las embarcaciones que recalaron en el TNM fueron portacontenedores (31,8%), seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles líquidos (tanqueros) y sólidos (graneleros) con el 23,7% y 14,4% del tráfico total de naves; tales participaciones se encontraron en niveles cercanos a los observados durante el año 2020¹⁵. En contraste, se registró una menor presencia de naves con carga de proyecto (0,5%), y naves pesqueras (5,1%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 6 Composición del tráfico de naves en el TNM, año 2021
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ La Unidad de Arqueo Bruto (UAB) es el volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

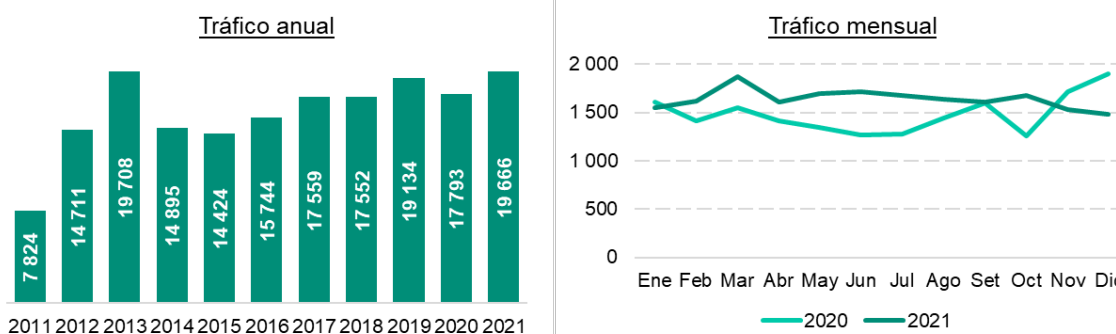
¹⁵ Al respecto, durante el año 2020 las naves portacontenedores, tanqueras y graneleras representaron alrededor del 34,2%, 21,3% y 15,6% del total de naves atendidas, respectivamente.



b) Volumen de carga movilizada¹⁶

36. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el TNM, durante el año 2021 se presentó un incremento de 10,5% respecto de lo registrado en el año 2020, pasando de 17,793 millones a 19,666 millones de toneladas, respectivamente. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantiene por encima de los niveles observados desde el año 2014, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 7 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



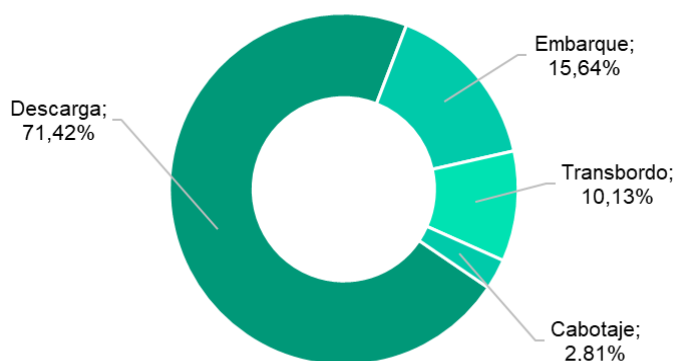
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2021 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el terminal se mantuvo por encima de los niveles observados en el año 2020 (con excepción de los meses de enero, noviembre y diciembre), situándose en torno a los 1,639 millones de toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2020 (1,483 millones).
38. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2021, el 71,42% correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 15,64% correspondió a operaciones de embarque, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga ingresando al país a través de dicho terminal, en contraste al menor volumen de carga destinada a la exportación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga movilizada mediante las operaciones de transbordo y cabotaje representaron el 10,13% y 2,81%, respectivamente.

Gráfico 8 Composición del tráfico de carga por operación, año 2021
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

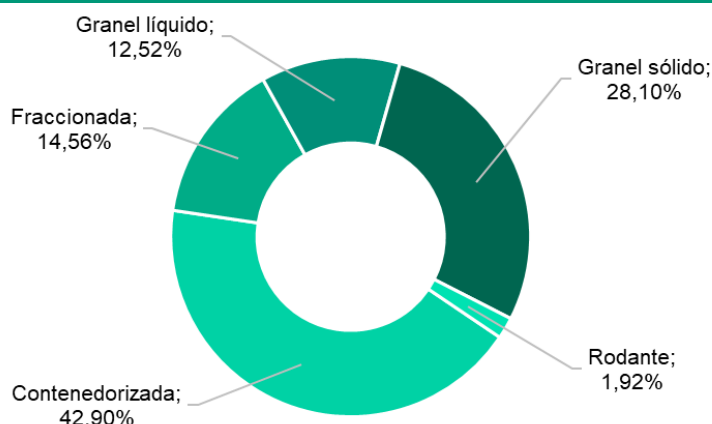
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁶ El presente análisis no considera la carga proveniente de operaciones de re-estiba, toda vez que corresponde a aquella carga que ha sido reubicada dentro de una misma nave, sea esta contenedorizada o suelta, y por tanto no representa nuevo cargamento movilizado a través del terminal portuario.



39. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 42,90% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,10% y la carga fraccionada con el 14,56%, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga a granel líquido y rodante, durante el 2021 estas representaron el 12,52% y 1,92%, respectivamente, siendo la carga rodante la que menor participación ha presentado desde los inicios de la concesión.

Gráfico 9 Composición del tráfico de carga por tipo, año 2021
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



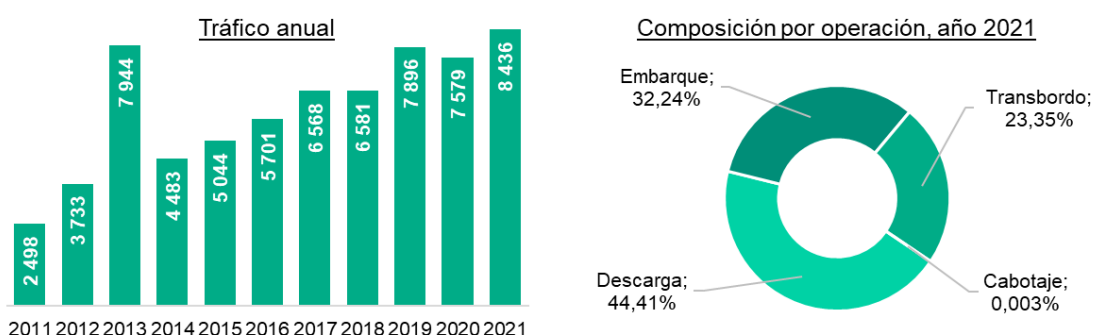
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga contenedorizada

40. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2021 por el TNM ascendió a 8,436 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 11,3% respecto de lo registrado en el 2020, ello en línea con la tendencia histórica observada en este tipo de carga que se ha mantenido en ascenso desde el año 2014, presentado un crecimiento promedio anual de 9,45%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TNM durante el periodo 2011 – 2021.

Gráfico 10 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

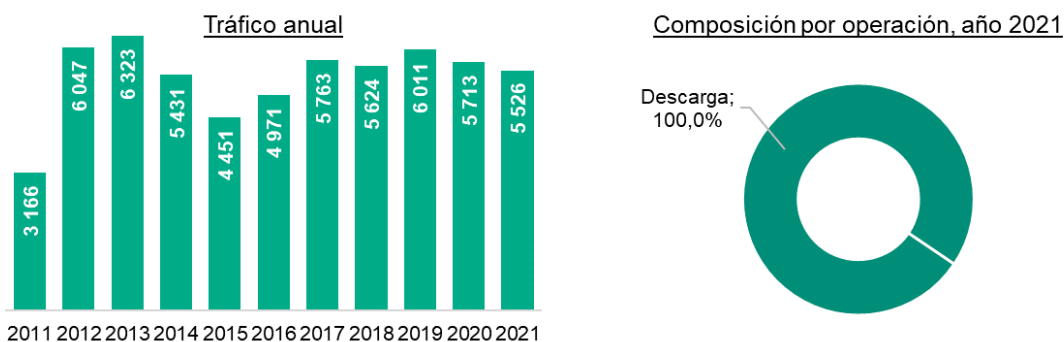
41. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2021 se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 44,41%, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron el 32,24% y 23,35% de la carga movilizada, respectivamente.



Carga sólida a granel

42. Durante el año 2021, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TNM ascendió a 5,526 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 3,28% respecto de lo registrado en el año previo, ello en línea con la tendencia decreciente observada en este tipo de carga desde el 2020, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese además que la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizados durante el 2021 correspondieron a la importación desde el terminal.

Gráfico 11 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

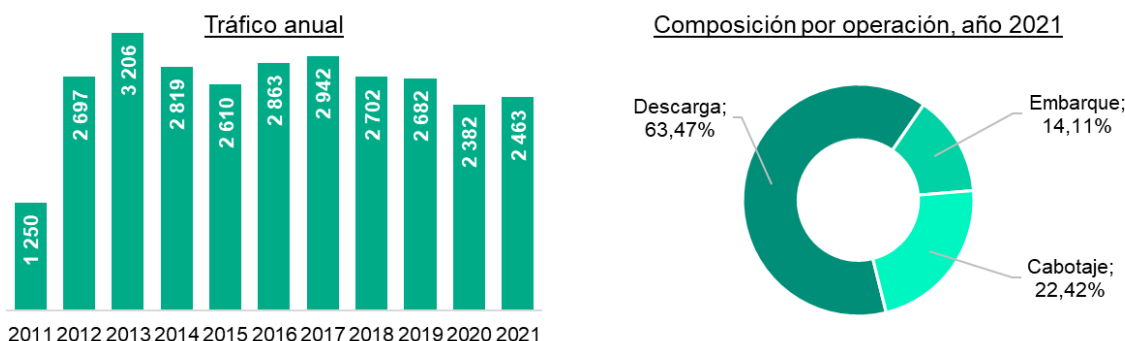
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga líquida a granel

43. En el 2021, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TNM ascendió a 2,463 millones de toneladas, lo cual representó un incremento de 3,4% respecto de lo registrado en el 2020; no obstante, dicho nivel de carga se encuentra por debajo de los volúmenes observados para este tipo de carga entre los años 2017 y 2019, registrando una reducción promedio anual de 4,35% en los últimos años. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TNM durante el periodo 2011 – 2021.

Gráfico 12 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

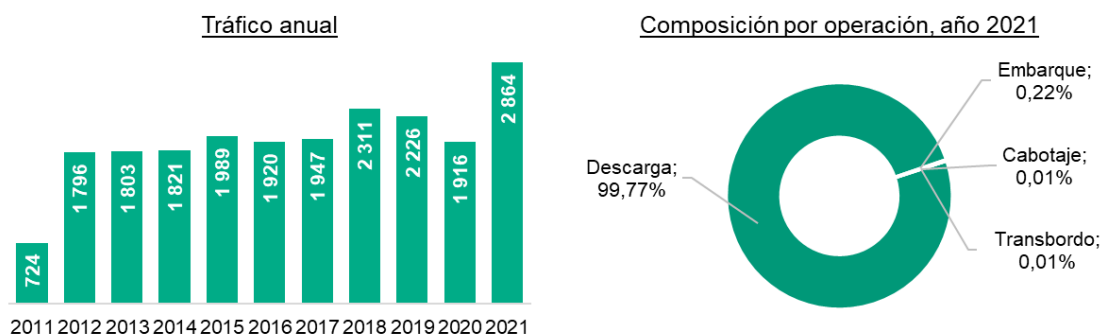
44. Cabe señalar que, durante el 2021, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 63,47%, seguido de las operaciones de cabotaje con el 22,42%; entre tanto, las operaciones de embarque presentaron la menor participación al concentrar el 14,11% del volumen total movilizado.



Carga fraccionada

45. Durante el año 2021, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TNM ascendió a 2,864 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 49,5% respecto de lo registrado en el 2020, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, si bien a nivel global la tendencia histórica sobre este tipo de carga presentó un ascenso en los volúmenes movilizados en los últimos años, los niveles registrados en el 2021 se encuentran muy por encima de los volúmenes registrados desde inicios de la concesión.

Gráfico 13 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

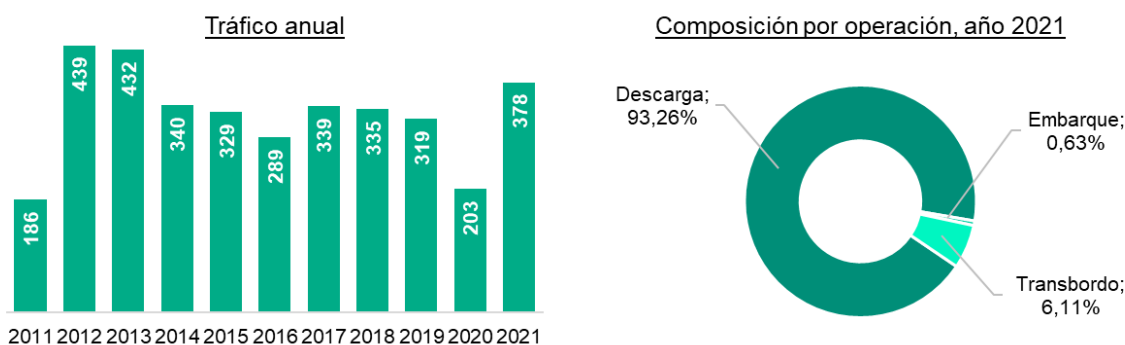
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Nótese que la carga fraccionada movilizada durante el 2021 se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 99,77%, en tanto que las operaciones de embarque, transbordo y cabotaje representaron apenas el 0,22%, 0,01% y 0,01% de la carga movilizada, respectivamente; en tal sentido, los volúmenes de carga fraccionada registrados en el TNM correspondieron mayoritariamente a la importación.

Carga rodante

47. El volumen de carga rodante movilizada por el TNM ascendió a 378 281 toneladas en el año 2021, lo cual representó un incremento significativo de 86,4% respecto de lo registrado en el 2020 (202 983 toneladas). Al respecto, cabe indicar que el volumen de carga del año 2021 representa el mayor nivel registrado desde el año 2014, luego de haberse presentado una tendencia decreciente en los últimos años, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 14 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2021
(En miles de toneladas métricas)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Cabe señalar que, durante el 2021, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 93,26%, mientras que las operaciones de transbordo

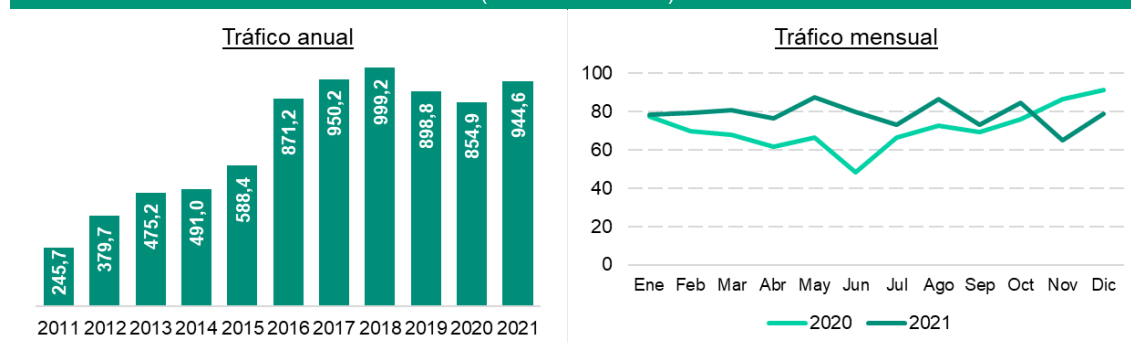


y embarque presentaron una menor participación al concentrar solo el 6,11% y 0,63% del volumen total de carga rodante.

c) Contenedores movilizados

49. En cuanto al tráfico de contenedores en el TNM, durante el año 2021 se presentó un incremento de 10,5% respecto de lo registrado en el año 2020, pasando de 854 907 a 944 636 TEU¹⁷, respectivamente. Sobre el particular, los resultados observados en el 2021 se encuentran cercanos a los niveles registrados en el año 2018, ello luego de haberse presentado una tendencia decreciente en los últimos años, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 15 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2021
(En miles de TEU)



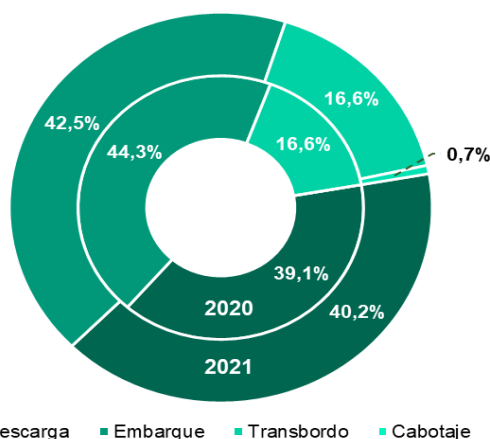
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2021, en comparación a lo registrado en el año 2020, se observa un incremento sostenido del número de TEU movilizados a lo largo de todo el año, con excepción de los meses de noviembre y diciembre, alcanzando un máximo de TEU movilizados en el mes de mayo con alrededor de 87 551 TEU.
51. Por otro lado, en cuanto a la composición de los contenedores movilizados según el tipo de operación realizada, debemos indicar que, del total de TEU movilizados durante el año 2021, el 42,5% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 40,2% correspondió a operaciones de descarga, y el 16,6% a las operaciones de transbordo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese que, en el caso de las operaciones de cabotaje, durante el año 2021 estas representaron únicamente el 0,7% del total de TEU movilizados.

Gráfico 16 Tráfico de contenedores por operación, años 2020 y 2021
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



■ Descarga ■ Embarque ■ Transbordo ■ Cabotaje

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

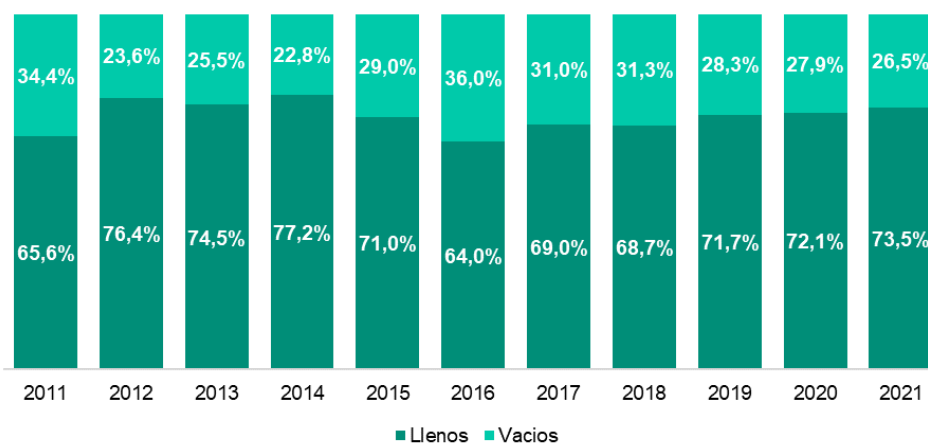
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁷ Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



52. Cabe señalar que, si bien dicha composición se traduce en una mayor salida de TEU desde el terminal (exportación), al analizar el tráfico solo en términos de contenedores llenos, es decir, aquellos que contienen carga contenedorizada, se tiene que, en el 2021, las operaciones de descarga concentraron el 48,1% mientras que las operaciones de embarque solo el 29,7%, lo cual guarda relación con la composición del tráfico de carga contenedorizada.
53. Sobre el particular, al analizar la evolución de la composición de los TEU movilizados en función a su condición *Lleno/Vacío*, se puede observar que, desde los inicios de la concesión, el tráfico de contenedores (medido en TEU) se ha encontrado representado principalmente por los contenedores llenos, presentando una participación promedio del 71,2% entre 2011 y 2021, en tanto que el 28,8% restante se concentró en los contenedores vacíos, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 17 Composición de contenedores por condición *Lleno/Vacío*, periodo 2011 - 2021
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



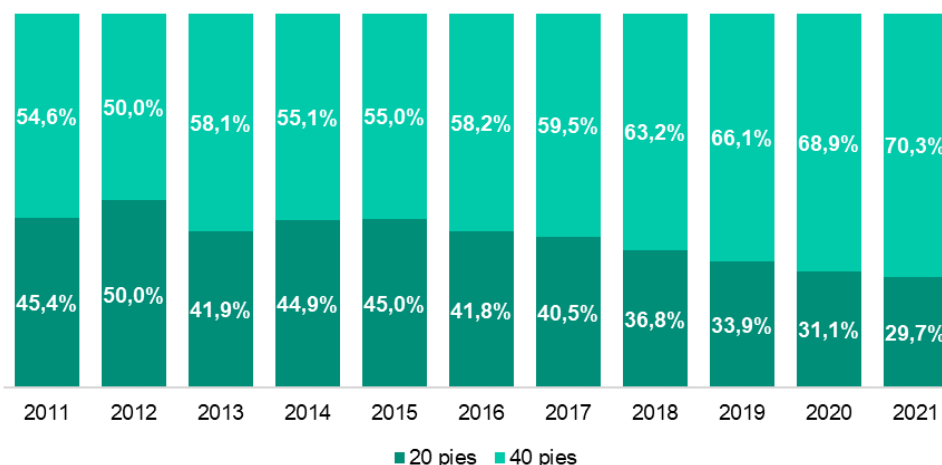
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2011 y 2021 se observa una mayor tendencia al empleo de contenedores de 40 pies, pasando de una participación promedio de 54% durante los primeros años de la concesión hasta alrededor del 70% en el año 2021, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 18 Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 - 2021
(Porcentaje de participación del número de contenedores movilizados)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

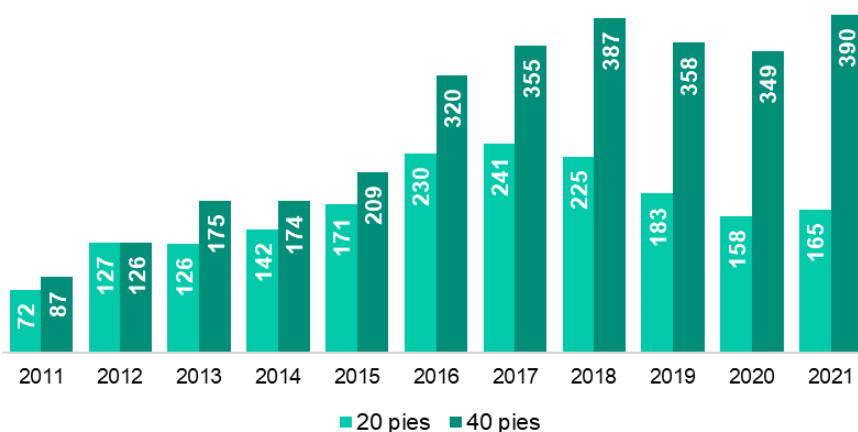
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



55. Al respecto, la tendencia observada hacia el mayor empleo de contenedores de mayor capacidad (40 pies) se encuentra asociada tanto al crecimiento del tráfico de carga contenedorizada que ha experimentado el TNM durante los últimos años como también a la mayor capacidad de naves que recalán en el puerto, específicamente en el caso naves portacontenedores que representan más del 30% del total de naves atendidas por APMT.
56. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2021, el número de contenedores de 40 pies representa más del doble del número de contenedores de 20 pies, proporción que ha venido incrementándose de manera gradual desde el año 2016, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 19 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2021
(En miles de unidades de contenedores)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

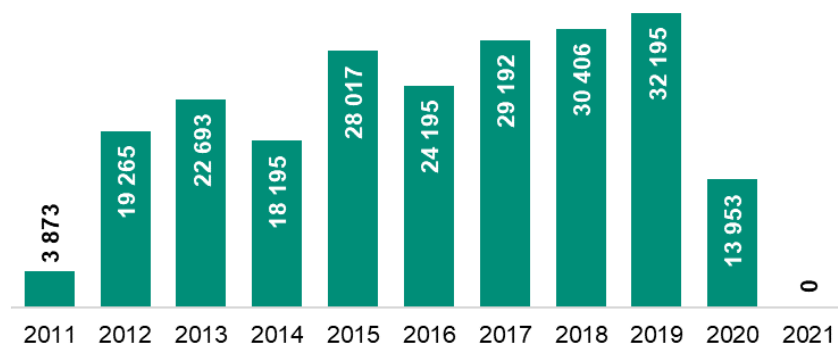
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Tráfico de pasajeros

57. Desde el inicio de sus operaciones, el TNM ha recibido en sus instalaciones a pasajeros de cruceros internacionales, observándose durante los últimos años una tendencia ascendente en dicho tráfico, que llegó a alcanzar en el año 2019 un total de 32 195 pasajeros. No obstante, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, el transporte de pasajeros por vía marítima se vio restringido a partir de marzo de 2020, lo cual se vio reflejado en los 13 953 pasajeros contabilizados entre enero y marzo de 2020, en tanto que durante todo el año 2021 no se registraron pasajeros en el TNM, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 20 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2021
(En número de pasajeros)



Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



58. Cabe indicar que, en términos relativos, las medidas de restricción aplicadas en el marco del Estado de Emergencia con llevaron a una reducción del 56,7% del tráfico anual de pasajeros del año 2020 respecto a lo observado en 2019; no obstante, al comparar el tráfico del periodo enero-marzo de 2020 respecto de similar periodo de 2019, se observa una contracción de 24,8%, esto es, alrededor de 4,6 mil pasajeros menos, lo cual evidencia que, antes del inicio del Estado de Emergencia, el transporte de pasajeros en el TNM presentaba un comportamiento no muy alejado a lo observado en dichos meses del 2019.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

59. Respecto al régimen tarifario en el TNM, de acuerdo con las cláusulas 8.22 y 8.23 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios estándar y los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria, el Concesionario estará facultado a cobrar las tarifas correspondientes, las cuales en ningún caso podrán superar las tarifas máximas actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato.
60. Sobre el particular, de acuerdo con la cláusula 8.25 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TNM tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por APMT, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, APMT realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
61. Cabe señalar que durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación el factor de productividad fue cero, de conformidad con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión; luego, en junio de 2016 el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad de APMT vigente entre el 1 de julio de 2016 y el 30 de junio de 2021, el cual ascendió a -9,63%¹⁸. Así, posteriormente, en junio de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados del TNM vigente desde el 1 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026, el cual asciende a -6,04%.
62. Así, considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2021 – junio 2022 fue de **+11,03%** ($RPI - X = 4,99\% - (-6,04\%)$)¹⁹.
63. Cabe indicar que el factor de productividad aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN es aplicable a las canastas de servicios que se presentan en el siguiente cuadro.

¹⁸ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN.

¹⁹ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de mayo de 2021 ascendió a +4,99%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Mayo 2019	Mayo 2021	Var%
CPI	256,394	269,195	+4,99%



Cuadro 2 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM

Servicios Estándar	Canasta de Servicios Estándar en función a la nave a. Servicio a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora) b. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> o Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío o Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío c. Servicios de transbordo <ul style="list-style-type: none"> o Servicios con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío o Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío 	Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel d. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> o Carga Fraccionada o Carga Rodante o Carga Sólida a Granel o Carga Líquida a Granel
	Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores e. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> o Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno o Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno 	Canasta de Servicios Estándar a pasajeros f. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> o Pasajeros
Servicios Especiales	Canasta de Servicios Especiales en función a la nave g. Re-estiba carga rodante vía nave h. Re-estiba carga rodante vía muelle i. Re-estiba carga fraccionada vía nave j. Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel k. Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil l. Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil m. Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional n. Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional o. Uso de barrera de contención p. Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves q. Pre-enfriado de contenedor vacío

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN.

64. En ese sentido, en el mes de julio de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad. En este nuevo tarifario se registraron las siguientes variaciones:

- Canasta de Servicios Estándar en función a la nave: +11,00%
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +11,01%
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores: +11,00%
- Canasta de Servicios Estándar a pasajeros: +11,00%
- Canasta de Servicios Especiales en función a la nave: +10,57%
- Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +11,01%

65. Cabe indicar que las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la variación tope pero que, evaluada de manera conjunta con la tarifa de los otros servicios que conforman la misma canasta, no debería superar la referida variación tope. En los



siguientes cuadros se presentan las tarifas vigentes entre julio de 2021 y junio de 2022 para los servicios sujetos a la regulación tarifaria.

Cuadro 3 Tarifas de los servicios estándar regulados, periodo 2021-2022 (Expresado en USD, sin IGV)				
Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 9.10)	Tarifas vigentes (Versión 10.0)	Var. %
Servicios Estándar				
Canasta de Servicios Estándar en función a la nave				
Servicio a la nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,24	1,37	10,5%
Servicio de embarque o descarga				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	125,00	133,00	6,4%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	185,00	204,00	10,3%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	103,00	110,00	6,8%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	154,00	169,00	9,7%
Servicios de transbordo				
<u>Servicios con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	139,00	160,00	15,1%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	210,00	242,00	15,2%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	139,00	160,00	15,1%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	210,00	242,00	15,2%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	111,00	128,00	15,3%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	166,00	191,00	15,1%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	111,00	128,00	15,3%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	166,00	191,00	15,1%
Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel				
Servicio de embarque o descarga				
Carga Fraccionada	Tonelada	13,50	15,20	12,6%
Carga Rodante	Tonelada	40,50	41,50	2,5%
Carga Sólida a Granel	Tonelada	6,44	7,05	9,5%
Carga Líquida a Granel	Tonelada	3,28	4,01	22,3%
Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores				
Servicio de embarque o descarga				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	160,00	177,60	11,0%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	240,10	266,50	11,0%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	138,00	158,00	14,5%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	210,00	239,50	14,0%
Canasta de Servicios Estándar a pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	14,27	15,84	11,0%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro 4 Tarifas de los servicios especiales regulados, periodo 2021-2022
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 9.10)	Tarifas vigentes (Versión 10.0)	Var. %
Servicios Especiales				
Canasta de Servicios Especiales en función a la nave				
Re-estiba carga rodante vía nave	Tonelada	41,50	45,70	10,1%
Re-estiba carga rodante vía muelle	Tonelada	83,00	91,30	10,0%
Re-estiba carga fraccionada vía nave	Tonelada	13,50	15,20	12,6%
Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Tonelada	27,00	30,40	12,6%
Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel				
Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil	Por tonelada o m ³	35,00	38,30	9,4%
Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil	Por tonelada o m ³	25,00	27,69	10,8%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad directa)	Tonelada	14,50	16,20	11,7%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad indirecta)	Tonelada	21,60	22,20	2,8%
Uso de barrera de contención	Por día	1 250,00	1 400,00	12,0%
Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	Por operación	1 650,00	1 900,00	15,2%
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	30,57	30,57	0,0%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Adicionalmente, debemos 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, el Contrato de Concesión establece que, antes de la prestación de nuevos servicios por parte del Concesionario, la autoridad de la competencia (INDECOPI) deberá identificar si existe condiciones de competencia dentro del mercado que se desea brindar dicho servicio, y en el caso de que no exista esta condición, el servicio deberá prestarse bajo un régimen regulado²⁰.
67. Cabe indicar además que, si bien las tarifas aprobadas se caracterizan por ser las máximas que puede cobrar el Concesionario por la prestación de sus servicios, de acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión el Concesionario podrá ofrecer descuentos y promociones tarifarias a los usuarios del terminal, de conformidad con lo dispuesto en el RETA de Ositrán y en el mencionado Contrato.
68. Adicionalmente, de acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Concesionario presta los siguientes servicios especiales regulados, los cuales formaron parte del factor de competencia del proceso de licitación del TNM:
- Movilización de Escotillas (ISO Hatches).
 - Re-estibas en bodega.
 - Re-estibas vía muelle.
 - Carga/descarga y entrega no ISO/00G (Adicional) Contenedor.
 - Movimiento en el terminal.
 - Manipuleo por registro (sin montacargas).
 - Manipuleo por registro (con montacargas).
 - Energía Reefer.
 - Inspección y monitoreo Reefer.
 - Montaje / Desmontaje de sistema *clip-on* en *reefer gent set*.

IV.2. Precios

69. La cláusula 8.23 del Contrato de Concesión señala que, para el caso de los servicios especiales no regulados, esto es, aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios,

²⁰ Al respecto, de acuerdo a lo convenido entre el Ositrán y el INDECOPI, el Organismo Regulador determina primero si el servicio especial nuevo es parte o no el servicio estándar para que, posteriormente, el INDECOPI se pronuncie sobre las condiciones de competencia del Servicio en cuestión.



APMT está facultado a cobrar un precio por ello, con excepción de los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria. Así, el Precio no estará sujeto a regulación económica.

70. Cabe indicar que, al igual que los servicios regulados, los servicios especiales con precio se pueden agrupar en servicios especiales en función a la nave y en función a la carga. Al respecto, en el Anexo 22 del Contrato de Concesión se encuentran listados los servicios especiales con precio que APMT está facultado a prestar desde el inicio de la Explotación de la Concesión.

IV.3. Cargos de Acceso

71. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de APMT, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó 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.
72. Así, al finalizar el año 2021, se contaban con veintiséis (26) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios. De este total, se presentan seis (6) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dieciocho (18) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, en tanto que solo una empresa (PSA Marine Perú S.A.) presta ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 5 Contratos de acceso vigentes, año 2021 (Montos expresados en USD, sin IGV)				
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE				
Ian Taylor Perú S.A.C.	Adenda 10	25/03/2021	25/03/2022	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.	Adenda 9	25/03/2021	25/03/2022	70
Petrolera Transoceánica S.A.	Adenda 10	25/03/2021	25/03/2022	70
Petrotankers S.A.C.	Adenda 9	25/03/2021	25/03/2022	70
PSA Marine Perú S.A.	Adenda 2	10/01/2021	10/01/2022	70
Svítzer Perú S.A.	Adenda 1	25/03/2021	25/03/2022	70
SAAM Towage S.A.C.	Contrato	10/05/2021	25/03/2022	
PRACTICAJE				
Maritime & Services S.A.C.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Agencias Universales de Perú S.A.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Argos Marine E.I.R.L.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Corporación de Prácticos S.A.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Prácticos Marítimos S.A.C.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Quality Maritime Services E.I.R.L.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Rigel Pilots S.A.C.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	Adenda 8	30/06/2021	30/06/2022	0
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	Adenda 10	30/06/2021	30/06/2022	0
Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L.	Adenda 6	30/06/2021	30/06/2022	0
Aldebaran Pilots S.A.C.	Adenda 5	30/06/2021	30/06/2022	0
Nautilus S.A.	Adenda 4	30/06/2021	30/06/2022	0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	Adenda 3	30/06/2021	30/06/2022	0
PSA Marine Perú S.A.	Adenda 2	10/01/2021	10/01/2022	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Adenda 2	30/06/2021	30/06/2022	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	Adenda 1	30/06/2021	30/06/2022	0
Perú Pilot S.A.C.	Contrato	25/08/2021	30/06/2022	0
Multilog S.A.	Contrato	9/09/2021	30/06/2022	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



73. 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., Inversiones Marítimas CPT Perú S.A., entre otros, brindando el servicio de remolcaje; así como alrededor de seis (6) empresas brindando el servicio de practicaje.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

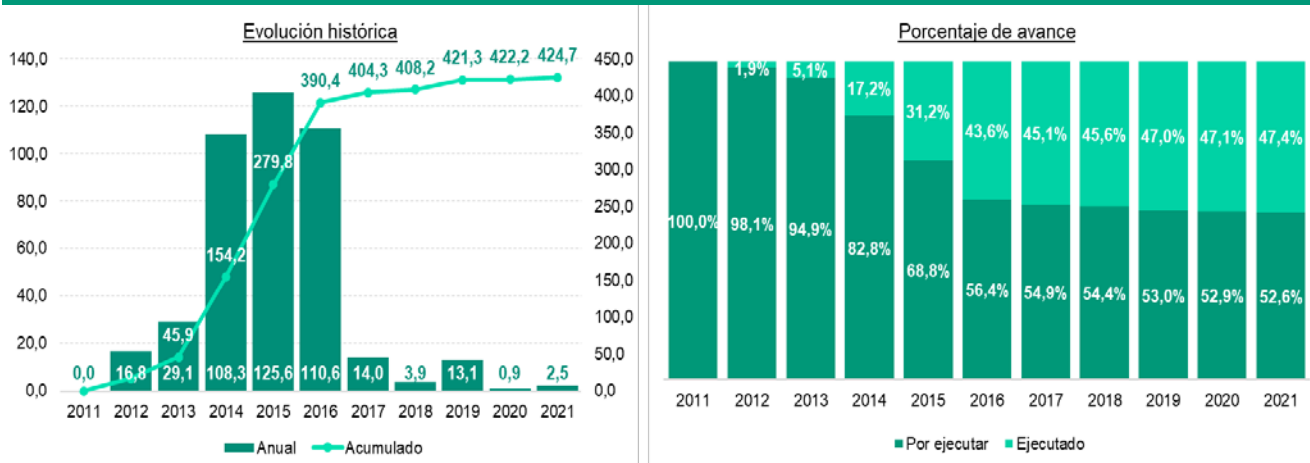
V.1. Inversiones

74. Como se indicó anteriormente, el TNM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros); así, el proyecto del terminal portuario comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Al respecto, durante la vigencia de la concesión, el compromiso de inversión de APMT se encuentra valorizado en USD 895,58 millones (incluido IGV)²¹, el cual se distribuye entre las cinco etapas del proyecto de modernización del TNM²².

75. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2021 APMT ejecutó las Obras Complementarias "Mejora de la Interfaz de la Balanza de Contenedores", "Iluminación del Muelle 5", "Remodelación de Oficinas Diversas y Talleres", y además dio el inicio a la obra complementaria "Mejora en la Operatividad de los Silos Existentes".

76. Así, durante el año 2021, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 2,483 millones, monto 189,3% superior a lo registrado en 2020; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 424,67 millones, representando un porcentaje de avance del 47,4% del compromiso de inversión de APMT, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2021 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,6% de dicho compromiso.

Gráfico 21 Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2021
(En millones de USD)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²¹ Monto actualizado a diciembre de 2021. Al respecto, el monto del compromiso de inversión contempla las obras de todas las etapas, considerándose para las Obras liquidadas (Etapas 1 y 2), el importe de las correspondientes liquidaciones aprobadas, mientras que para las etapas sujetas a gatillos de demanda (Etapas 3, 4 y 5) se considera los importes referenciales indicados en el Contrato de Concesión.

²² Cabe indicar que los montos de inversión señalados son referenciales toda vez que pueden variar en función al presupuesto de obra contenido en los expedientes técnicos correspondientes; asimismo, los montos de inversión pueden modificarse a lo largo de la ejecución de las obras.



V.2. Pagos al Estado

77. 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 tres por ciento (3%) de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
78. Asimismo, como parte del Contrato de Concesión²³, se suscribió el Contrato de Asociación en Participación entre APMT, actuando como asociante, y ENAPU, actuando 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, APMT concede a ENAPU una participación en los resultados obtenidos por la explotación del Terminal Norte Multipropósito del Callao, la cual asciende a 17,01% de las utilidades anuales antes de impuestos, calculada en base a los estados financieros auditados del asociante. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APMT.
79. Finalmente, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APMT 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.
80. Así, durante el año 2021, APMT realizó pagos al Estado por un total de USD 24,907 millones, cifra 30,3% superior a lo registrado en el año 2020 (USD 19,119 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 15,254 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 32,1% superior al del 2020), además de USD 7,236 millones por concepto de retribución a la APN (monto 27,3% superior a lo pagado en el 2020), tal como se puede observar en el siguiente cuadro. Asimismo, en cuanto a los pagos por concepto de aporte por regulación al Ositrán, durante el 2021 el Concesionario desembolsó un total de USD 2,417 millones, cifra 27,7% superior a lo pagado en el 2020.

Cuadro 6 Pagos al Estado, periodo 2020-2021 (Expresado en miles de USD, sin IGV)		
Concepto	2020	2021
Pago de retribución (APN)	5 682	7 236
Contrato de Asociación en Participación (ENAPU)	11 544	15 254
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 893	2 417
Total	19 119	24 907

Fuente: Estados Financieros Auditados de APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Reclamos

81. Durante el año 2021 se presentaron 376 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó una reducción del 2,3% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2020 (385 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el primer semestre de 2021 (205 reclamos), presentándose una reducción entre los meses de julio a setiembre (79 reclamos), tal como se detalla en el siguiente gráfico.

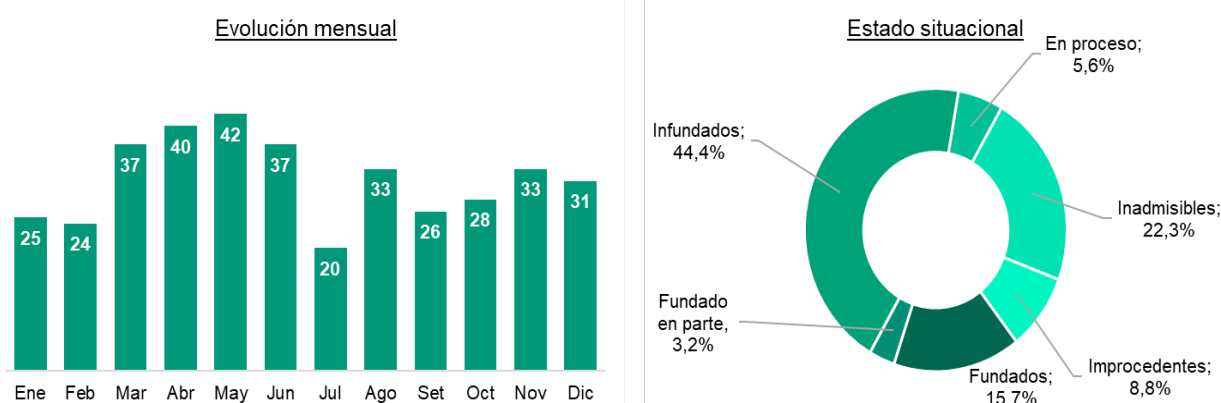
²³ Contrato de Concesión.-

"1.23.31. *Contrato de Asociación en Participación*

Es el contrato que registrará la relación entre la SOCIEDAD CONCESIONARIA y ENAPU estableciendo, entre otros, las obligaciones y derechos de cada una de las partes, su plazo de vigencia y causales de resolución. El Contrato de Asociación en Participación forma parte del Contrato de Concesión como Anexo del mismo. La suscripción del Contrato de Asociación en Participación es una obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA que deberá cumplirse en la Fecha de Suscripción de los Contratos."



Gráfico 22 Reclamos presentados, año 2021

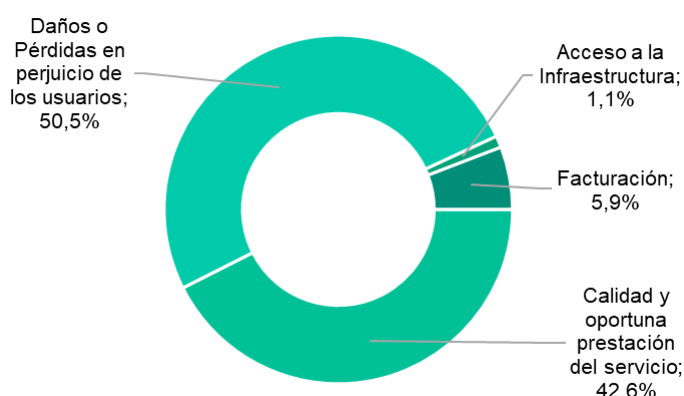


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2021, se puede observar que el 15,7% de estos fueron declarados fundados, mientras que el 3,2% fueron fundados en parte; en contraste, el 44,4% de los reclamos fueron declarados infundados, mientras que el 22,3% y 8,8% se declararon inadmisibles e improcedentes, respectivamente. Cabe añadir que, al cierre del 2021, el 5,6% de los reclamos presentados se encontraron en proceso de atención.
83. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2021 se observa que el 50,5% de los reclamos estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 42,6% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico 23 Reclamos según materia, año 2021
(En porcentaje de reclamos)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Cabe señalar que, del total de reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 13,7% fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 44,7% fueron declarados infundados. Del mismo, en el caso de los reclamos relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios, del total de reclamos presentados, el 22,5% fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 43,8% fueron declarados infundados.

VI.2. Accidentes

85. Durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el TNM ascendió a 51 ocurrencias, lo cual representó un incremento respecto al año anterior (38 ocurrencias). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2021, siendo estos



únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 7 Accidentes reportados en el terminal, año 2021 (Expresado en número de ocurrencias)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	6	B	6	0	0
Febrero	3	B	1	0	0
Marzo	1	B	6	0	0
Abril	4	B	4	0	0
Mayo	2	B	3	0	0
Junio	6	B	6	0	0
Julio	5	B	2	0	0
Agosto	11	B	6	0	0
Setiembre	2	B	3	0	0
Octubre	3	B	1	0	0
Noviembre	6	B	6	0	0
Diciembre	2	B	3	0	0
Acumulado	51		47	0	0

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

86. El Estado de Resultados Integrales de APMT muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2021 y 2020 para determinar el resultado del periodo.
87. Al respecto, en el año 2021 APMT tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 240,7 millones, lo cual ha representado un incremento de USD 52,2 millones (27,7%) respecto al ejercicio 2020. Adicionalmente, durante 2021, el concesionario ha registrado ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 3,1 millones, los cuales se encuentran distribuidos por obra en conformidad a CINIIF 12 "Acuerdos de concesión de servicios"²⁴, a su vez este monto representó un incremento de USD 0,9 millones (38,1%) respecto al ejercicio 2020. Cabe mencionar que los ingresos por el servicio de construcción se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible.
88. Por otro lado, los costos de prestación de servicios portuarios, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 87,9 millones, representando el 41,6% de los ingresos por servicios portuarios de dicho ejercicio, lo cual significó un aumento de USD 12,3 millones (13,9%) respecto al ejercicio 2020. Así, como resultado de los ingresos y costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2021, la utilidad bruta ascendió a USD 140,5 millones, lo cual representó el 58,4% de los ingresos por servicios portuarios, y significó un incremento de USD 39,9 millones (39,8%) respecto al ejercicio 2020. Al respecto, en el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2021 y 2020, tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del ejercicio 2021.

²⁴ Durante el 2021 los ingresos de construcción estuvieron conformados por: Mejora de silo (USD 644 mil), digitalización de activos – centro de control (USD 640 mil), reforzamiento de muelle de carga general (USD 463 mil), lightmasts en muelle 5 (USD 358 mil), rehabilitación del muelle 7 (USD 334 mil), otros (USD 700 mil), frente al 2020 donde los ingresos por construcción correspondieron únicamente a la rehabilitación del muelle 7 (USD 2,27 millones).



Cuadro 8 Estado de resultados integrales, 2020 - 2021
(Expresado en miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos de servicios portuarios	240 669	188 454	100,0%	100,0%	27,7%	52 215
Ingresos por servicios de construcción	3 139	2 273	1,3%	1,2%	38,1%	866
Costo por prestación de servicios portuarios	(100 177)	(87 927)	-41,6%	-46,7%	13,9%	(12 250)
Costo por servicios de construcción	(3 139)	(2 273)	-1,3%	-1,2%	38,1%	(866)
Utilidad bruta	140 492	100 527	58,4%	53,3%	39,8%	39 965
Gastos de administración	(40 024)	(36 896)	-16,6%	-19,6%	8,5%	(3 128)
Gastos de ventas	(1 953)	(2 237)	-0,8%	-1,2%	-12,7%	284
Provisiones	(790)	19.825	-0,3%	10,5%	-104,0%	(20 615)
Ingresos diversos	14	-	0,0%	0,0%	-	14
Utilidad operativa	97 739	81 219	40,6%	43,1%	20,3%	16.520
Ingresos financieros	25	274	0,0%	0,1%	-90,9%	(249)
Gastos financieros	(6 583)	(10 610)	-2,7%	-5,6%	-38,0%	4 027
Diferencia de cambio, neta	(1 620)	(2 333)	-1%	-1%	-30,6%	713
Utilidad antes de impuesto a la renta	89 561	68 550	37,2%	36,4%	30,7%	21 011
Impuesto a la renta	(43 042)	(22 882)	-18%	-12%	88,1%	(20 160)
Utilidad neta	46 519	45 668	19,3%	24,2%	1,9%	851
Instrumentos financieros de cobertura	2 297	(2 724)	1,4%	-1,4%	-184,3%	5 021
Efecto de impuesto a la renta	(689)	817	0,3%	0,4%	-184,3%	(1 506)
Utilidad y resultados integrales del año	48 127	43 761	20,0%	23,2%	10,0%	4 366

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

89. Cabe señalar que, al analizar los ingresos operativos de la empresa, en el 2021 estos ascendieron a USD 240,7 millones, lo cual implica un incremento de USD 52,2 millones (27,7%) respecto al ejercicio 2020. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2021, los servicios sujetos a regulación tarifaria ascendieron a USD 201,4 millones, lo cual representó el 83,7% del total de ingresos por servicios portuarios e implica un aumento de USD 44,9 millones (28,7%) respecto al ejercicio 2020. Dentro de estos servicios, el servicio de Embarque / Descarga de contenedores con grúa obtuvo ingresos por USD 96,1 millones, lo cual representó el 39,9% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, implicando un incremento de USD 20,8 millones (27,7%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, los ingresos generados por el servicio de Embarque/Descarga de carga fraccionada ascendieron a USD 36,6 millones y representaron el 15,2% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, lo cual significó un aumento de USD 14,1 millones (62,5%) respecto al ejercicio 2020.

Cuadro 9 Ingresos por prestación de servicios portuarios, 2020 - 2021
(Expresado en miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicios sujetos a regulación tarifaria	201 402	156 526	83,7%	83,1%	28,7%	44 876
Uso de amarradero	16 504	12 132	6,9%	6,4%	36,0%	4 372
Embarque / Descarga de contenedores con grúa	96 118	75 276	39,9%	39,9%	27,7%	20 842
Embarque / Descarga de contenedores sin grúa	125	21	0,1%	0,0%	495,2%	104
Embarque / Descarga de carga fraccionada	36 563	22 500	15,2%	11,9%	62,5%	14 063
Embarque / Descarga de carga rodante	11 484	7 012	4,8%	3,7%	63,8%	4 472
Embarque / Descarga de carga sólida	32 505	31 940	13,5%	16,9%	1,8%	565
Embarque / Descarga de carga líquida	7 611	5 976	3,2%	3,2%	27,4%	1 635
Embarque / Descarga de pasajeros	13	183	0,0%	0,1%	-92,9%	(170)
Otros servicios regulados	479	1 486	0,2%	0,8%	-67,8%	(1 007)
Servicios no regulados	34 895	28 319	14,5%	15,0%	23,2%	6 576
Servicios especiales en función a la carga	14 995	16 947	6,2%	9,0%	-11,5%	(1 952)
Servicios especiales en función a la nave	19 900	11 372	8,3%	6,0%	75,0%	8 528
Otros ingresos	4 372	3 609	1,8%	1,9%	21,1%	763
Total	240 669	188 454	100,0%	100,0%	27,7%	52 215

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



90. Cabe indicar que, respecto a los ingresos no regulados, en el ejercicio 2021 estos ascendieron a USD 34,9 millones, lo cual representó el 14,5% de los ingresos por prestación de servicios portuarios y significó un incremento de USD 6,6 millones (23,2%) respecto al ejercicio 2020. Sobre el particular, dentro de este tipo de servicios, los servicios especiales en función a la nave ascendieron a USD 19,9 millones y representaron el 8,3% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, lo cual significó también un incremento de USD 8,5 millones (75,0%) respecto al ejercicio 2020.
91. Entre tanto, el costo por prestación de servicios portuarios de APMT en el ejercicio 2021 ascendió a USD 100,2 millones, significando un aumento de USD 12,5 millones (13,9%) respecto al ejercicio 2020. Dentro de sus principales componentes, se aprecia que las cargas de personal ascendieron a USD 33,1 millones, representando el 33,1% de los costos por servicios portuarios, y significando un incremento de USD 1,4 millones (4,3%) respecto al ejercicio 2020; por otro lado, los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 7,9 millones, representando el 7,8% de los costos por servicios portuarios, implicando un aumento de USD 2,3 millones (40,4%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 8,6 millones, representando el 8,6% del costo por servicios portuarios, y alcanzando un incremento interanual de USD 1,3 millones (17,9%) respecto al ejercicio 2020, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 10 Costos por prestación de servicios portuarios, 2020 - 2021
(Expresado en miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas del personal	33 132	31 775	33,1%	36,1%	4,3%	1 357
Amortización	24 548	22 079	24,5%	25,1%	11,2%	2 469
Servicios prestados por terceros	7 850	5 593	7,8%	6,4%	40,4%	2 257
Aportes de participación - ENAPU	15 254	11 544	15,2%	13,1%	32,1%	3 710
Retribución al Estado Peruano - APN	7 236	5 682	7,2%	6,5%	27,3%	1 554
Aporte por regulación - OSITRAN	2 416	1 893	2,4%	2,2%	27,6%	523
Depreciación	1 283	1 588	1,3%	1,8%	-19,2%	(305)
(Recupero) Provisión para desvalorización de suministros	(162)	463	-0,2%	0,5%	-135,0%	(625)
Cargas diversas de gestión	8 620	7 310	8,6%	8,3%	17,9%	1 310
Total	100 177	87 927	100,0%	100,0%	13,9%	12 250

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

92. Cabe señalar que las otras partidas que componen el costo de servicios portuarios, como amortización, aportes de participación ENAPU, retribución al Estado Peruano – APN, aporte por regulación Ositrán, depreciación, provisión para desvalorización de suministros, en conjunto ascienden a USD 50,6 millones y representan el 50,5% de los costos por servicios portuarios, significando un incremento de USD 7,3 millones (16,9%) respecto al ejercicio 2020.
93. Por su parte, los gastos de administración de APMT en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 40,0 millones, lo que supuso un incremento de USD 3,1 millones (8,5%) respecto al ejercicio 2020. Entre sus principales componentes, se aprecia que los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 19,8 millones, representando el 49,4% de los gastos de administración y resultando en un incremento anual de USD 2,5 millones (14,6%) respecto al ejercicio 2020. Por otro lado, las cargas de personal ascendieron a USD 10,6 millones, lo cual representó el 26,6% de los gastos de administración y significó un aumento de USD 352 mil (3,4%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 7,1 millones, representando el 17,6% de los gastos de administración, registrando un incremento de USD 1,1 millones (18,6%) respecto al ejercicio 2020.



Cuadro 11 Gasto de Administración, 2020 - 2021
(Expresado en miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas de personal	10 627	10 275	26,6%	27,8%	3,4%	352
Servicios prestados por terceros	19 773	17 254	49,4%	46,8%	14,6%	2 519
Amortización	1 464	1 374	3,7%	3,7%	6,6%	90
Tributos	1 026	1 943	2,6%	5,3%	-47,2%	(917)
Depreciación	77	99	0,2%	0,3%	-22,2%	(22)
Cargas diversas de gestión	7 057	5 951	17,6%	16,1%	18,6%	1 106
Total	40 024	36 896	100,0%	100,0%	8,5%	3 128

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

94. Cabe mencionar que las provisiones por contingencias registran una disminución significativa que influye en el aumento de las utilidades. Así, en el ejercicio 2021 hubo una pérdida que corresponde a una reversión significativa de USD 790 mil, lo cual representa el 0,3% de los ingresos. En el ejercicio 2020, la provisión efectuada supuso un ingreso de USD 19,8 millones.
95. Por otro lado, los ingresos financieros, en el ejercicio 2021, descendieron a USD 25 mil, lo cual significa una disminución de USD 249 mil (-90,9%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, los gastos financieros descendieron a USD 6,6 millones, representando el 2,7% de los ingresos de servicios portuarios, lo cual supone una disminución de USD 4,0 millones (-38,0%) respecto al ejercicio 2020. Es necesario señalar que la reducción de los gastos financieros se debe a la reducción de los intereses por préstamos, los cuales se han reducido debido a la disminución de la deuda financiera en el ejercicio 2021.
96. Así, considerando las cuentas indicadas y sus variaciones, la utilidad neta en el ejercicio 2021 ascendió a USD 46,5 millones, lo cual representa el 19,3% de los ingresos por servicios portuarios, y significa un incremento de USD 851 mil (1,9%) respecto al ejercicio 2020.
97. Es necesario señalar que el estado de resultados también considera los resultados de tomar posición en instrumentos financieros de cobertura (swaps y forwards) y su efecto en el impuesto a la renta. Estos resultados si bien no forman parte de la utilidad, tienen incidencia en el patrimonio de la empresa, siendo considerados después de la utilidad neta en el estado de resultados, en donde se aprecia que, en el ejercicio 2021, se generó una ganancia no realizada en instrumentos de cobertura por USD 2,3 millones (pérdida de USD 2,7 millones en el 2020), el resultado neto es considerado como resultados no realizados en la cuenta de patrimonio, en el estado de situación financiera. Con ello, la utilidad y resultado integral alcanzó los USD 48,1 millones en el ejercicio 2021, lo cual representa un incremento de USD 4,4 millones (10,0%) respecto al ejercicio 2020.

VII.2. Estado de Resultados Integrales

98. En estado de situación financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se muestran el Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2021 y 2020, así como también el análisis horizontal y vertical respectivo.
99. Con respecto a la evolución de las cuentas del activo, se observa que, en el ejercicio 2021, el activo total ascendió a USD 423,5 millones, USD 1,1 millones (0,3%) por encima que en ejercicio 2020. Dicho incremento se explica por un aumento en USD 18,2 millones (44%) del activo corriente y una disminución en menor proporción de USD 17,1 millones (-4%) del activo no corriente.
100. Sobre el particular, el activo no corriente, en el ejercicio 2021, ascendió a USD 364,1 millones, representa el 86% del activo total, y significa una disminución de USD 17,1 millones (-4%) respecto al ejercicio 2020, explicada principalmente por una disminución de USD 21,8 millones (-6%) del activo intangible (que pasó de USD 370,8 millones a USD 349,0 millones), a su vez el activo intangible disminuye porque las adiciones a dicha cuenta son menores al cargo por amortización en el ejercicio 2021.



Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021
(Expresado en miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	59 348	41 171	PASIVO CORRIENTE	108 187	76 291
Efectivo y equivalentes de efectivo	42 082	22 378	Cuentas por pagar comerciales	16 909	14 667
Cuentas por cobrar comerciales	4 676	5 532	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1 778	210
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 037	9 813	Otras cuentas por pagar	38 347	15 874
Otras cuentas por cobrar	987	986	Provisiones	9 637	4 548
Suministros	2 343	2 240	Retribuciones por pagar	16 066	12 399
Gastos contratados por anticipado	223	222	Obligaciones financieras	25 450	28 593
ACTIVO NO CORRIENTE	364 138	381 224	PASIVO NO CORRIENTE	73 527	90 459
Impuesto a la renta diferido	3 025	0	Provisiones	19 160	9 260
Instalaciones, maquinaria y equipo	12 138	10 401	Obligaciones financieras	54 367	79 760
Activos intangibles	348 975	370 823	Impuesto a la renta diferido	0	1 439
			TOTAL PASIVO	181 714	166 750
			PATRIMONIO	241 772	255 645
			Capital	166 229	166 229
			Reserva legal	14 894	10 327
			Resultados no realizados	(912)	(2 520)
			Resultados acumulados	61 561	81 609
TOTAL ACTIVO	423 486	422 395	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	423 486	422 395

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Cuadro 13 Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021
(Expresado en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	14%	10%	44%	PASIVO CORRIENTE	26%	18%	42%
Efectivo y equivalentes de efectivo	10%	5%	88%	Cuentas por pagar comerciales	4%	3%	15%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	1%	-15%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	0%	747%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2%	2%	-8%	Otras cuentas por pagar	9%	4%	142%
Otras cuentas por cobrar	0%	0%	0%	Provisiones	2%	1%	112%
Suministros	1%	1%	5%	Retribuciones por pagar	4%	3%	30%
Gastos contratados por anticipado	0%	0%	0%	Obligaciones financieras	6%	7%	-11%
ACTIVO NO CORRIENTE	86%	90%	-4%	PASIVO NO CORRIENTE	17%	21%	-19%
Impuesto a la renta diferido	1%	0%	-	Provisiones	5%	2%	107%
Instalaciones, maquinaria y equipo	3%	2%	17%	Obligaciones financieras	13%	19%	-32%
Activos intangibles	82%	88%	-6%	Impuesto a la renta diferido	0%	0%	-
				TOTAL PASIVO	43%	39%	9%
				PATRIMONIO	57%	61%	-5%
				Capital	39%	39%	0%
				Reserva legal	4%	2%	44%
				Resultados no realizados	0%	-1%	-64%
				Resultados acumulados	15%	19%	-25%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	0,3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100%	100%	0,3%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



101. Por su parte, el activo corriente, en el ejercicio 2021, ascendió a USD 59,3 millones, lo cual representó el 14% del activo total, y supone un incremento de USD 18,2 millones (44%) respecto al ejercicio 2020. Este aumento se explica, principalmente, por un incremento del efectivo y equivalente de efectivo, que asciende a USD 42,1 millones representando el 10% del activo total, lo que supone un aumento de USD 19,7 millones (88%) respecto al ejercicio anterior.
102. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2021, este ascendió a USD 181,7 millones en el ejercicio 2021, lo cual representó el 43% del activo total y significa un incremento de USD 14,9 millones (9%) respecto al ejercicio 2020. Esta variación se explica por el aumento del pasivo corriente de USD 31,9 millones (42%) y por una disminución en menor proporción del pasivo no corriente en USD 16,9 millones (-19%).
103. Al respecto, en el caso del pasivo no corriente, su disminución se explica principalmente por una disminución de las obligaciones financieras, ascendiendo a USD 54,4 millones en el 2021, lo cual representó el 13% del activo total y significó una disminución de USD 25,4 millones (-32%) respecto al ejercicio 2020. Esta caída es explicada por el pago programado del servicio de la deuda de dicho periodo, el cual se efectuó con recursos propios. Entre tanto, en el caso del pasivo corriente su aumento se puede explicar, principalmente, por un incremento de las otras cuentas por pagar que, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 38,3 millones, representando el 9% del activo total e implicando un incremento de USD 22,5 millones (142%) respecto al ejercicio 2020.
104. En el caso del patrimonio neto de APMT, este asciende a USD 241,7 millones, lo cual representa el 57% del activo total, y supone una disminución de USD 13,9 millones (-5%) respecto al ejercicio 2020. Dentro de este rubro, la cuenta de capital no ha variado respecto al ejercicio 2020, ascendiendo a USD 166,2 millones, lo que equivale al 39% del activo total. Asimismo, le sigue en importancia la cuenta resultados acumulados, la cual registra una reducción de USD 20,0 millones (-25%) respecto al ejercicio 2020.

VII.3. Ratios financieros

Análisis de ratios de liquidez

105. Respecto a la liquidez de la empresa, en el siguiente cuadro se observa los niveles obtenidos para el ejercicio 2020 y 2021.

Cuadro 14 Ratios de liquidez, 2020 - 2021		
Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	0,55	0,54
Prueba ácida	0,52	0,51
Liquidez absoluta	0,39	0,29

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

106. Sobre el particular, en el caso de ratio de liquidez clásica²⁵, en el ejercicio 2021, se aprecia que por cada dólar de pasivo corriente correspondió USD 0,55 de activo corriente. Nótese que, en el ejercicio 2020, dicho ratio tenía un valor de 0,54, es decir, que por cada dólar de pasivo corriente correspondía USD 0,54 de activo corriente.
107. Situación similar se da con el ratio de prueba ácida²⁶ que, en el ejercicio 2021, aumentó ligeramente de 0,51 a 0,52, es decir, por cada dólar de pasivo corriente corresponde USD 0,52 de activo corriente neto de la cuenta de suministros y de la cuenta de gastos pagados por anticipado. Además, en el ejercicio 2021, el ratio de liquidez absoluta²⁷ se incrementó de 0,29 a 0,39 respecto al ejercicio 2020, de forma que, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 0,39 de efectivo y equivalentes de efectivo. Cabe señalar que una relación menor a la unidad para los

²⁵ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²⁶ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado y Suministros).

²⁷ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



ratios de liquidez clásica y liquidez absoluta implica que el stock de activo corriente es insuficiente para cubrir el stock de pasivo corriente.

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

108. En el siguiente cuadro se muestra los ratios de endeudamiento de APMT correspondiente a los ejercicios 2021 y 2020.

Cuadro 15 Ratios de endeudamiento, 2020 - 2021		
Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	0,8	0,7
Endeudamiento del Activo	42,9%	39,5%
Calidad de la Deuda	59,5%	45,8%
Índice de Solvencia	2,3	2,5

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

109. Sobre el particular, el ratio Deuda – Patrimonio²⁸, muestra para el ejercicio 2021 que, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 0,8 de deuda, mientras que, respecto al ejercicio 2020 se aprecia que dicho ratio fue de 0,7, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 0,7 de deuda, lo cual denota un incremento del apalancamiento financiero de la empresa para el 2021. Por otro lado, el ratio Endeudamiento del Activo²⁹, también aumentó en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020; así, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 42,9% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2020 el valor de este ratio es de 39,5%, denotando un incremento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
110. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la deuda³⁰, se evidencia, en términos relativos, un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2021 con relación al ejercicio 2020. En efecto, el ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 59,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), en tanto que este indicador fue de 45,8% en el ejercicio 2020, reflejando en términos relativos que la empresa ha aumentado su endeudamiento de corto plazo.
111. Finalmente, el índice de solvencia³¹ para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 2,3 de activo total. Al respecto cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Así, considerando que para el ejercicio 2020 este indicador fue de 2,5, se concluye que, en el ejercicio 2021, la empresa disminuyó su nivel de solvencia al reducir la relación activo total sobre pasivo total.

Análisis de los ratios de rentabilidad

112. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro, el margen bruto³² presentó un incremento en el ejercicio 2021 respecto al 2020, pasando de 53,3% a 58,4%. Entre tanto, respecto al margen operativo³³, en el ejercicio 2020 este resultó en 43,1%, mientras que en el ejercicio 2021 fue de 40,6%, lo cual implicó una reducción, explicada principalmente por un incremento de los gastos de administración.

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

³⁰ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³¹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

³² Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³³ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.



Cuadro 16 Ratios de rentabilidad, 2020 - 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	58,4%	53,3%
Margen Operativo	40,6%	43,1%
Margen Neto	19,3%	24,2%
Margen EBITDA	52,0%	56,5%
ROE	19,2%	17,9%
ROA	11,0%	10,8%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

113. De igual forma, el margen neto³⁴ de la empresa presentó una reducción, al pasar de 24,2% en el 2020 a 19,3% en el 2021. Al respecto, este indicador muestra que, en 2021 por cada USD 100 de ingresos de servicios portuarios se obtiene una utilidad de USD 19,3, a diferencia del ejercicio 2020 en donde por cada USD 100 de ingresos de servicios portuarios se obtiene USD 24,2 de utilidad.
114. Por otro lado, el margen EBITDA³⁵ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2021 registró una disminución respecto al ejercicio 2020, al pasar de 56,5% a 52,0%, lo cual significó que en el ejercicio 2021 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se generó un EBITDA de USD 52,0, denotando una disminución del flujo de caja operativo en términos relativos.
115. Entre tanto, respecto al indicador ROE³⁶, el cual permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, se aprecia que en el ejercicio 2021 aumenta respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 19,2, mientras que en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 17,9. Cabe señalar que el aumento de este indicador es consistente con el aumento de la utilidad neta y la reducción del patrimonio.
116. Por su parte, respecto al indicador ROA³⁷, el cual mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, se observa que este indicador también presenta un aumento, de 10,8% en 2020 a 11,0% en el 2021, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta.

VIII. CONCLUSIONES

117. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao para el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el año 2021 el terminal atendió un total de 1481 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,1% respecto del año 2020, y movilizó alrededor de 19,666 millones de toneladas de carga, significando un incremento de 10,5% respecto de lo registrado en el año 2020, y 944 636 TEU de contenedores, cuyo incremento fue de 10,5% respecto de lo movilizado en el año 2020.
 - (ii) Durante el año 2021, del total de carga movilizada, el 42,90% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,10% y la carga fraccionada con el 14,56%. Asimismo, se observó que las empresas Ian Taylor y Mediterranean Shipping Company presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 30,88% y 27,96%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas Maersk y Mediterranean Shipping

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³⁵ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³⁷ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



Company presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 28,42% y 27,96%, respectivamente.

- (iii) Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2021 – junio 2022 fue de +11,03%. Así, en julio de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+11,00%), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+11,01%), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+11,00%), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+11,00%), v) Servicios Especiales en función a la nave (+10,57%), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+11,01%).
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con veintiséis (26) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.
- (v) Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2021 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 2,483 millones, monto 189,3% superior a lo registrado en 2020; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 424,67 millones, representando un porcentaje de avance del 47,4% del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2021 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,6% de dicho compromiso.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2021, APMT realizó pagos por un total de USD 24,907 millones, cifra 30,3% superior a lo registrado en el año 2020 (USD 19,119 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 15,254 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 32,1% superior al del 2020), además de USD 7,236 millones por concepto de retribución a la APN (monto 27,3% superior a lo pagado en el 2020) y USD 2,417 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 27,7% superior a lo pagado en el 2020).
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 51 ocurrencias, representando un incremento respecto al año anterior (38 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 376 reclamos, de los cuales el 50,5% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 42,6% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.
- (viii) Respecto a los resultados financieros de APMT, durante el año 2021, se obtuvieron ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 240,7 millones, lo cual ha representado un incremento de USD 52,2 millones (27,7%) respecto al ejercicio 2020, mientras que los costos de operación ascendieron a USD 87,9 millones, lo cual significó un aumento de USD 12,3 millones (13,9%) respecto al 2020. Así, la empresa obtuvo una utilidad neta de USD 46,5 millones, lo que significó un incremento de USD 851 mil (1,9%) respecto al ejercicio 2020, cabe destacar que este incremento se obtiene en un contexto en que la utilidad bruta aumentó en 39,8% y la utilidad operativa se incrementó en 20,3%, en tal sentido, el incremento de la utilidad es principalmente explicado por una mejora sustancial en la utilidad bruta, la cual se sustenta en el incremento de ingresos de servicios portuarios y la reducción de los gastos de intereses, producto de la reducción del nivel de endeudamiento financiero.
- (ix) Por otro lado, en el ejercicio 2021 el activo total de la empresa ascendió a USD 423,5 millones, registrando un leve incremento de USD 1,1 millones, explicado principalmente por un incremento de USD 19,7 millones en la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo. Al respecto, es necesario señalar que los recursos propios de la empresa han sido



suficientes para financiar las inversiones y para efectuar los pagos del servicio de la deuda. Asimismo, la generación de utilidades le ha permitido a la empresa sustentar el pago de dividendos por USD 62 millones y mejorar sus niveles de solvencia.

- (x) Finalmente, en el ejercicio 2021 APMT presentó un incremento de los niveles de liquidez con relación al ejercicio 2020, explicado, principalmente, por el incremento del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo y por un aumento del pasivo corriente. A su vez los ratios de endeudamiento financiero de la empresa permiten concluir que su nivel de apalancamiento se ha incrementado y, con ello, se produjo una disminución en su nivel de solvencia. Por su parte, de acuerdo con el análisis de las ratios de rentabilidad, se observó que no se presentaron cambios significativos, en tanto el indicador ROE en el ejercicio 2021 aumentó respecto al ejercicio 2019, haciendo notar que, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 19,2, siendo el aumento de la utilidad neta y la reducción del patrimonio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Terminal Norte Multipropósito del 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 responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. ▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera. 	Cláusula 10.1. (p. 79)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del aporte por regulación. - Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria. 	Cláusula 10.3. (p. 80)



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
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 VI³⁸: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras por 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)
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)

³⁸ Cabe precisar que inicialmente la sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
17	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso de 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 modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la retribución en los montos resultantes. 	Cláusula 8.28. (p. 75)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los bienes del Concedente. ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 87) Cláusula 11.4. (p. 88) Cláusula 11.5. (p. 88) Cláusula 11.6. (p. 89) Cláusula 11.7. (p. 89)
19	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los bienes de la Sociedad Concesionaria (el inicio de la explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en periodo pre-operativo). ▪ La explotación solo podrá iniciarse si la Sociedad Concesionaria ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato de Concesión, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las leyes y disposiciones aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las mismas, según lo previsto en el Expediente técnico. En el caso de la ejecución de las obras por etapas, la fecha de inicio de su explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras comprendidas en cada etapa. 	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)
20	Niveles de servicio y productividad	<p>El primer y segundo trimestre de la explotación de la concesión será de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los siguientes indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control:</p> <p><u>Tiempo para el inicio de la descarga:</u> No más de 20 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p> <p><u>Tiempo para el zarpe de la nave:</u> No más de 20 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p> <p><u>Tiempo de atención al usuario:</u> No más de 30 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p>	Anexo 3 (p. 152)



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h o Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h o Carga Rodante: 80 t/h o Carga fraccionada: 100 t/h o Carga sólida a granel en general: 400 t/h o 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 (sin IGV) 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"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 o Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros³⁹ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158) 	Anexo 5 (p. 157)
23	Retribución al Estado	<p>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.</p>	Cláusula 8.26. (p. 75)

³⁹ Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A.

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2011-2021

a. Tráfico												
Indicador	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	1 144	2 194	2 454	2 258	2 144	2 029	2 022	1 790	1 677	1 498	1 481
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	19 133 799	17 793 279	19 666 106
Carga por tipo de operación:												
Embarque	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	3 521 622	3 103 592	3 075 491
Descarga	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	14 274 562	12 841 282	14 044 875
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73 773	552 594
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 801	8 884	18 708	1 337 356	1 774 632	1 993 146
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	259	0	0
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	7 896 191	7 579 416	8 435 822
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	2 225 722	1 915 801	2 863 581
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	2 681 906	2 381 665	2 462 575
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	6 011 039	5 713 414	5 525 848
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830	318 940	202 983	378 281
Tráfico de contenedores:												
Contenedores	Unidades	158 958	253 234	300 596	316 486	379 690	550 673	595 712	612 335	541 100	506 225	554 613
Llenos	Unidades	107 251	195 477	228 719	247 047	276 978	371 462	428 898	438 040	401 233	374 847	419 655
Vacíos	Unidades	51 707	57 757	71 877	69 439	102 712	179 211	166 814	174 295	139 867	131 378	131 302
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167	950 239	999 180	898 805	854 907	944 636
Llenos	TEU	161 268	290 158	353 788	378 847	417 769	557 598	655 224	685 970	644 519	616 448	694 588
Vacíos	TEU	84 425	89 569	121 400	112 131	170 643	313 569	295 015	313 210	254 286	238 459	243 493
Tráfico de pasajeros:												
Pasajeros	N° de pasajeros	3 873	19 265	22 693	18 195	28 017	24 195	29 192	30 406	32 195	13 953	0

b. Ingresos operativos ^{2/}												
Concepto	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Servicio a la nave	Miles de dólares	NA	NA	11 294	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134	48 690	46 630	57 324
Servicio a la carga	Miles de dólares	NA	NA	81 545	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628	107 705	99 756	127 490
Servicio a los Pasajeros	Miles de dólares	NA	NA	-	189	255	249	307	277	452	183	13
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	NA	NA	2 144	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269	1 242	1 490	1 627
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	NA	NA	6 049	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507	32 570	36 748	49 761
Otros servicios	Miles de dólares	NA	NA	-	3 475	6 252	5 791	539	3 498	4 952	3 358	4 216
Total	Miles de dólares	NA	NA	101 032	103 832	118 679	137 717	164 829	192 314	195 611	188 164	240 431

Nota:

^{1/} APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
María Méndez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martín Balberena Cabrera – Practicante
Sadith Renojo Galvez - Practicante